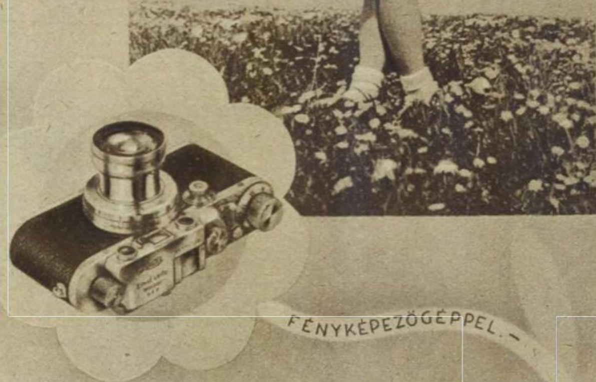
MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1943 FEBRUÁR 15. (VI. ÉVF. 4. SZÁM)



Olasz zubó Tuniszban


FAG
FAG


JÖN A
TAVASZ
FÉNYKÉPEZZEN
Leica


FÉNYKÉPEZŐGÉPPEL.—


Krayer


LAKKOK
FESTÉKEK
Krayer
GYÁRBÓL MEGBIZHATÓAK
BUDAPEST, V. VÁCI-ÚT 34

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM * BUDAPEST, 1943 FEBRUÁR 15

ISTEN VELED KÁLMÁN!



Amikor 1941 június hó 16-án a három kétmotoros szovjet gép megjelent Kassa felett és ledobott bombáik nyomán magyar élet aludt ki, mindnyájan éreztük, hogy elérkeztünk ahhoz a nehéz órához, amelyben határozni kell sorsunk felett.

A vörös rém, amelynek lelket mételyező, minden erkölcsi értéket sárbatipró mivoltát huszonnégy évvel ezelőtt saját testünkön éreztük, újra kinyujtotta felénk fojtogató csápjait. Nem engedhettük! Biztosítanunk kellett az ezeréves Haza minden alkotását gyermekeink, unokáink számára és az ország legderekabb fiai testükkel álltak oda, hogy gátat vessenek a szennyes áradatnak.

Nincs mit palástolnunk. A háború a legkegyetlenebb csapás, amely a nemzet testét érheti. Inaszakadtáig meg kell feszítenie minden izmát, az ellenállás szolgálatába kell állítania összes élő és anyagi forrásait és a legkeserűbb, hogy éppen legértékesebb egyedeinek vérehullásával kénytelen kivívni a szebb jövő zálogát.

Amikor tehát Kormányzó Urunk hadparancsa elindította csapatainkat a Kárpátokon túlra, elkészültünk arra, hogy a diadalmas harcok mellett fájdalmas áldozataink is lesznek. Áldozatok nélkül azonban nincs értékes eredmény és ebben a tudatban felvérteztük magunkat a legsajgóbb fájdalmak elviselésére.

Ilyen sajgó fájdalom fogott el akkor, amikor a távbeszélőkészülék hősi halálod hírét rezegte fülembe. Valahogy úgy éltél a tudatban, mint az elnyűhetetlen életerő, a kirobbanásig feszülő tettrekészség jelképe és most mégis itthagytál bennünket, hogy elfoglald méltó helyedet a hazájukért életüket áldozó magyar repülő hősök közt.

*

Nemes zetényi Csukás Kálmán 1901 december hó 13-án született a veszprémmegyei Siómaroson. Édesatyja református lelkipásztor, aki patriarchális életkora ellenére még ma is gondos őre a déli végek magyarságának, Drávaszabolcson. Az ő izzó fajszeretetét szívta magába a kis Kálmán és amikor nagyobbacska lett, a nagy világégés élet-halál harcai az ő fogékony lelkét is megihlették. Katona szeretett volna lenni hogy minél előbb fegyverrel kezében küzdhessen a lelkében gyökerező szent fogalomért, a Hazáért.

Atyja nem tudta visszatartani és a négy középiskola elvégzése után katonai nevelőintézetbe adta. Mint intézeti növendéket érte az összeomlás. A katonai főreáliskolát Budapest-Hűvösvölgyben fejezte be 1920-ban és utána a Ludovika Akadémiára került. Tüzér szakkiképzést kapott és 1924 augusztus 20-án, mint évfolyamelsőt avatták hadnaggyá.

Már tisztisarjadék korában megnyilatkoztak kiváló erényei. Katonás fellépése, a műszaki vonatkozású kérdések iránti érzéke, sportszeretete eleve hivatottá tették arra, hogy a honvédség vezetői közé emelkedjék. Nem sokáig maradt eredeti fegyverneménél. A trianoni béke parancs következtében földresujtott magyar katonai repülés — egyelőre titokban ugyan — újra bontogatni kezdte szárnyait és a világháborús sasok mellé ifjú fiókákat keresett. A repülés nagyszerűsége, távlatai azonnal megragadták a fiatal hadnagy lelkét és első volt a jelentkezők között. 1925-ben kezdte el repülőgépvezetői kiképzését és 1926-ban már kész pilóta. Székesfehérvárott és Szombathelyen ette ő is a katakombaéletre szorított magyar repülés keserű kenyerét és tudásának teljes latbavetésével működött közre a magyar légierők alapjainak lerakásában.

1929-től 1932-ig a hadiiskolát hallgatta és ennek sikeres elvégzése után 1933 május 1-én századosi rendfokozatban átvették a vezérkarba. Ettől kezdve különféle vezérkari beosztásokban működött és előbb a magyar légierők kiképzése, valamint szabályzatainak szerkesztése, utóbb pedig műszaki szolgálatának kiépítése és felszerelése terén szerzett elévülhetetlen érdemeket.

Vezérkari beosztásaiban különösen gyakorlatias érzéke és műszaki szervezőképessége tűnt fel. Egy kis, sőt egy középállam sem duskálódhatik korlátlanul a repülőanyagban és bizony sokszor fukar kimérettel kell megelégednie. A szervezőnek tehát nehéz dolga van, ha a rendelkezésre álló anyaggal az elérhető legjobb szervezetet akarja felépíteni. Csukás kiváló adottságainak fémjelzője, hogy legtöbbször rá tudott tapintani a legcélszerűbb megoldásra.



Műrepülés után Arado gépe előtt



Németországban az olimpiai csillagtúrán

A róla alkotott kép azonban nem lenne teljes, ha nem emlékeznénk meg a kiváló repülőről és a sportemberről.

1935-ben a magassági repülőiskola alkalmával az akkori magyar vadászrepülők nesztora, Schwager János százados kiváló érzékű vadászrepülőnek nyilvánította. A veleszületett ügyesség párosult benne a dolgokat kutató és felmérő műszaki érzékkel és így nemcsak rövid idő alatt otthonosan érezte magát bármilyen gépben, de ki tudta hozni abból a maximumot. Jellemző erre az az eset, amely 1936-ban lengyelországi vezénylése alkalmával történt vele. A lengyel légierők tanulmányozására tett útja során eljutott a legjobb lengyel repülőgépvezetőkből összeállított brombergi vadászezredhez. A lengyel PZL 24 típus abban az időben az egyik legkorszerűbb vadászgépnek számított és a lengyel pilóták kíváncsian lesték »Csukszi« első repülését rajta. Ő gondosan áttanulmányozta a gépet és utána olyan műrepülést vágott ki vele, hogy leszállása után azonnal maga az ezredparancsnok tűzte a mellére az ezred jelvényét.

És a sport? Nem beszélünk a repüléssel szinte összenőtt motorsportról amelynek szenvedélyes művelője volt, előbb motorkerékpáron, majd gépkocsin. Hamarosan felismerte a sízésben azt a sportot, amellyel a hajózó személyzet erőnlétét télen át is egy szinten tartani, sőt fokozni is lehet. Az ő odaadó fáradozásának köszönhető, hogy ez a kiváló sportág a magyar légierőkön belül annyira meghonosodott. Jó példával járt elöl és csaknem valamennyi tanfolyamon résztvett. Emellett buzgón lovagolt, úszott, űzte az ökölvívást s valószínűleg a sport is szerepet játszott nála a hymen rózsaláncainak szövődésénél, 1940 december 23-án vezette oltárhoz Mudin Gabriellát, a világháborúban hősi halált halt Mudin Istvánnak, a MAC világbajnok atlétájának leányát.

Közel állt ahhoz az eszményhez, amelyet a spártaiak az »ép testben ép lélek« szólásmondással fejeztek ki és mindenki megelégedéssel vette tudomásul, amikor 1942. elején annak a vadászrepülőosztálynak parancsnokává nevezték ki, amely a nyár folyamán Oroszországba települt ki, hogy a Don melletti légtérbe is felírja Zrínyi Miklós gróf mondását: »Ne bántsd a magyart!«

Őt érte az a megtiszteltetés is, hogy a hazafiúi kötelességét teljesítő Kormányzóhelyettes Úr Őfőméltóságának elöljárója lehetett. Sajnos, a körülmények szerencsétlen összejátszása folytán a vadászosztály nem gyüjthetett annyi babért, mint amennyit a németek lelövésszámaihoz viszonyítva elvártak tőle. Amint ugyanis a Héjják megjelentek a levegőben, az orosz gépek azonnal teljes gázzal mentették irhájukat s mit csináljon szegény vadász, ha nem akad csöve elé megfelelő áldozat.

Példaadó vitéz magatartása nyert elismerést legfelsőbb helyen, amikor a Kormányzó Úr Őfőméltósága 1942. évi október hó 29-én a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét hadiszalagon a kardokkal adományozta részére.

November hó 1-ével alezredessé lépett elő. Rövid szabadság után visszatért osztályához, hogy a közelgő bolsevista támadás idején is kiterjessze védőszárnyait földi bajtársai fölé.

Ki tudja a sors útjait kifürkészni? Ennek a pompás repülőnek végül is földre kényszerítve kellett megvívnia utolsó harcát. A hatalmas tömegekben előreözönlő oroszok körülfogták repülőterét és ő január hó 19-én megkísérelte, hogy a repülőtér személyzetével áttörje az ellenség gyűrűjét. Támadás közben a sivár hómezőn érte el őt a gyilkos golyó és hő magyar szíve megszűnt dobogni.

★

Tudtuk, hogy a Szarmata-síkságon bírókra kelt magyar sereg soraiban két kézzel vág majd rendet a Nagy Kaszás könyörtelen csontkeze és tisztában voltunk, hogy elsősorban azokat fogja elérni, akik eszményeikért való hittel és kötelességük tudatában bátran kiállanak.

Tudtuk azt is, hogy Te, Kálmán, első leszel azon a helyen, ahol nemes önfeláldozással kell kiegyenlíteni az előnytelen számarányt. Titkon azonban mégis reméltük, hogy sértetlenül visszatérsz és a harci tapasztalatokkal kibővült tudásodat még hosszú ideig kamatoztatni fogod a magyar légierők és ezen keresztül a magyar Haza érdekében.

A sors mást akart… Szemeid megtörő fénye utoljára a Don-vidék végtelen hómezőin suhant végig és szemfödőd a csonttáfagyott orosz föld lett.

Hősi szellemed azonban visszatér közénk és azok a vércseppek, amelyeket az orosz hóra hullattál, örök emléket állítottak Neked a magyar repülők szívében.

Elmúlásod csak átváltozás és közöttünk maradsz továbbra is. Megőriz munkád és önfeláldozásod emléke. És mi, magyar repülők, büszkén tekintünk rád a levegő végtelen óceánján át, amelynek oly hő szerelmese voltál!

Isten Veled, Kálmán!

Nagy Béla százados



LÉGIHÁBORÚ

1943 január 26-tól február 10-ig

Az elmult tél küzdelmeit messze meghaladó erővel és elszántsággal folyik a harc az idei télen Keleten. A támadó bolsevista hullám a Donon áthaladva, a Donec mentén ütközik az egyre erősbödő tengely ellenállásba és délen a krasznodari és rosztovi hidfőkbe. A Szovjet légiereje is nagyobb számban avatkozik be a földi harcokba és a páncélosok újabb tömegei rajzanak elő, hogy az elszánt védők között betörve, mélyítsék a gyalogos tömegek részére a réseket. A német és szövetséges hadseregek katonái emberfeletti küzdelemben, állandó ellentámadások között állják ezt az új Brussilow-offenzívát. Sztalingrád hősi védőseregének példája a végső ellenállásra késztet minden keleti fronton harcoló katonát.

Amíg Sztalin hadseregeivel Európa keleti bástyáit rohamozza, szövetségese, Churchill a semleges európai államokat akarja a háborúba bevonni. Rejtélyes utazásai során módját kereste annak, hogy az eddigi szigorúan semleges Törökországot, Egyiptomot álláspontjának megváltoztatására bírja. Ugyanezt a tevékenységet kezdik az angol és amerikai diplomaták Portugáliában, Spanyolországban, Svédországban is, sőt az ellenséges propaganda állandóan Finnországot szeretné önvédelmi háborújának feladására bírni. Az erélyes tiltakozások és válaszok, amik a túlságosan elbizakodott angolszász ujsághírekre jönnek, mutatják, hogy az elképzelések még nem a valóságot jelentik. Az orosz hadsereg átmeneti sikereit az angolszász diplomácia szeretné hasznosítani. Miután az északafrikai helyzet a partraszállástól számított harmadik hónap végén sem jutott a kezdeti sokszoros túlerő dacára túl a holtponton, ott a jobb időjárás idejére tervezik a nagy támadás megindítását.

Lezártnak tekinthető az a nagyszabású visszavonulás, amit Rommel mindlen ellenséges túlerő dacára eredményesen végrehajtott. Hogy milyen erőt sikerült az afrikai kontinens keleti végéről áthozni a nyugatira Rommel tábornagynak, azt mi sem bizonyítja jobban, mint Montgomery hadseregének feltűnő óvatossága és Eisenhower csapatainak semlegesnek nevezhető magatartása. A francia légiókkal megpróbálták a betörést a visszavonulók oldalába, azonban nem sikerült.

Nagy eseménye még az elmult két hétnek, Dönitz tengernagynak, a német búvárhajófegyvernem parancsnokának kinevezése az egész német haditengerészet parancsnokává. A búvárhajóháború rendkívüli sikerei most bontakoznak ki teljes mértékben. A nehéz téli hónapokban is alig csökken a hajóelsüllyesztések száma. Dönitz tengernagy bizonyára még csak fokozni fogja a búvárhajók bevetését, hogy halálos csapást mérjen ellenségeink tengerentúli szállító- és ellátószolgálatára.

A keleti háború kemény leckéjéből a német és olasz államvezetés is azonnal levonta a szükséges és azonnali tennivalókat. A német és az olasz állam áttér a totális háborúra, mint a Szovjet már kezdettől fogva megtette. Otthon minden olyan üzem, kereskedés, vállalkozás, ami nem a háborút szolgálja, megszűnik és személyzete más, hadi célokra lesz felhasználva. A mulatóhelyek bezárásával az idők döntő, komoly fordulatára mutatnak rá és a háborús igazságszolgáltatás megszigorításával is felkészülnek minden eshetőségre. A győzelemért folyó otthoni munka még nagyobb erővel fog megindulni és a háború számára új hadosztályok születnek. Az orosz hadseregek sikerei nem azt váltották ki a német népből, amit az ellenséges propaganda hirdetett és remélt, hanem az ellenkezőjét. A még nagyobb áldozatkészséget és kitartást és a még nagyobb győzelmi akaratot.

Sztalingrád védőserege és a Don—Volga közötti német és szövetséges hadosztályok rendkívül erős szovjet-haderőket vontak magukra és ezzel megakadályozták azt, hogy többszázezres hadseregek a kaukázusi vagy Donkanyarban vívott elkeseredett harcokba beavatkozva ott kritikus helyzetet teremtsenek. Az emberfeletti védőharcban az oroszok legalább két hadsereg teljes anyagát és katonáit elvesztették és így Sztalingrád védői önfeláldozó hősiességükkel nagy stratégiai feladatot oldottak meg, a kaukázusi német hadseregek ütőképes állapotban való visszavételét tették lehetővé a megrövidített déli arcvonalra. A Don és a Donec vidékén hullámzó harcok még tovább tartanak, azokban a magyar hadsereg szövetségeseivel vállvetve nehéz harcokat vívott, egyes seregrészeknek az ellenség gyűrűjén áttörve sikerült csak a főerőkhöz csatlakozni. Veszteségeinkről, amik a harcok hevessége miatt elégé súlyosak, még nincsenek pontos adataink. Repülőink is kivették a légi és földi harcokból egyaránt részüket és eredményes bevetésükről a német hadijelentés kétszer is megemlékezett.

A tengely légierejének fáradhatatlan és eredményes közreműködése éjjel-nappal sokat jelent a nehéz védőharcokat folytató földi csapatoknak. A legválságosabb helyzetekben és pillanatokban beavatkozó harcigépek, az ellenség minden mozgását figyelő és jelentő felderítők nélkül, ez a súlyos harc nem is lenne ilyen szívósan folytatható. Az orosz is nagyszámban vet be eléggé gyengén kiképzett személyzettel repülő, harcigépeket. Ott, ahol a tengely repülői harcra kényszerítik őket igen megritkultan térnek vissza földi alapjaikra, mert hetenként 200-300 gépük vész el légiharcban és a légvédelmi tűz következtében. A legerősebb légitevékenység az arcvonal Ladoga-tó környéki részén és Rosztov környékén folyik. Az itt harcoló vadászrepülőezred aratta a legtöbb légi győzelmet, számszerint 3500-at. Számos német vadászrepülő közeledik már a kétszázadik légigyőzelem felé. A Murmanszk vasút vidékén végrehajtott gyakori német bombatámadások arra mutatnak, hogy a szovjet ott is készül valamire, amit azonban a felderítés idejében felismert.

Az idei tél a szovjet arcvonalon sem olyan egyenletesen hideg. A déli arcvonalszakaszon többször volt átmeneti olvadás és gyakorta ködös idő, ami nagyon nehéz feladatok elé állította a jegesedési veszélytől eltekintve a repülőket. Mégis a szovjet utánpótlás, a tartalékokkal megszállt falvak, a harckocsik elleni állandó repülőtámadások



FIAT G. 12. szállítógép Tuniszban

szünet nélkül folynak. Még néhány hét és a téllel együtt az eddig legnagyobb arányú szovjet offenzíva is kifut. Fokozatosan fellépnek az utánpótlás nehézségei, az embertartalékok sem kimeríthetetlenek, az Európát védő tengelycsapatok ellentámadásai, védekezésének hatásossága pedig erőben egyre nő. Az ütésre megjön a visszaütés, amint arra a helyzet megérett! *1942/43. emberfeletti küzdelmekkel végigharcolt tele a multé lesz, a bolsevista erőfeszítéseket is elfelejti a világ, új diadalok idején. Egy emlék marad majd a keresztény nyugati kultúra végéig, erről a történelmi télről, a sztalingrádi hősöké, a megadást, megalkuvást nem ismerő vitéz katonáké.*

A légiháború nyugaton nem túlnagy erők bevetésével, de állandóan folyik. Miután főleg a nyugati német iparvidék városai ellen megismétlődő éjjeli légitámadások és a partvidék elleni nappali és éjjeli vállalkozások szemmeláthatólag nem rendítették meg a lakosság lelki ellenállását, az angol vezetés a birodalmi főváros megtámadására adott parancsot. Két támadás volt egymásután Berlin ellen. A második támadásban résztvevő gépeknek már egyharmada, számszerint 25 négymotoros bombázógép nem tért vissza Angliába. Ezzel szemben azonnal válaszolt London elleni éjjeli és nappali támadásokkal a német légierő. Ötnegyed év után ez volt az első német légitámadás az angol főváros ellen és hírek szerint igen eredményes volt és emlékezetes, különösen a vadászbiztosítással végrehajtott nappali bombázás. Amennyire mintaszerűen működött a berlini légoltalom és tömegszerencsétlenséget akadályozott meg, annyira sok baj mutatkozott a londoni riadó körül. A német légierő visszaütése és az eredményes nappali és éjszakai légelhárítás nagyon megnyugtató és meg nem cáfolható tény ellenségeink egyes felelős vezetői-felelőtlen légi fenyegetőzéseivel szemben. Amíg légimarsallok, miniszterek és propagandisták Nyugat-Európa elsöprését jósolták meg, és fantasztikus erejű légitámadásokkal fenyegették az ottani lakosságot, a német légvédelem nem hagyott *nyitott ablakot* az angol bombázóknak. Az angol szigetország körül félköralakban nagy mélységben megszervezett légvédelem Európa nyugati peremén oly tökéletes védelmi rendszer, amin fel fog őrlődni idővel minden légitámadás. Válogatott nappali és éjjeli vadászalakulatok vigyáznak nyugat felől az értékes nyugati vidékekre. A támadásoknál előálló ellenséges gépveszteségek százalékokban kifejezve oly állandó emelkedést mutatnak, hogy csak az öngyilkosságba rohanó és veszteséggel egyáltalán nem számoló szovjet hadvezetés erőltetné az állandó támadásokat. Az angol zavarótámadásokkal szemben a német bombázóerő is támadja az angol partvidék városait és kikötőit, úgy, hogy a bejósolt és főleg az amerikai bombázókra alapozott angolszász légifölény az elmult évi helyzethez viszonyítva alig változott. Az angolszász légierő vesztesége nyugateurópai légtérben az utolsó hónapban 267 repülőgép, túlnyomórészt négymotoros bombázó.

*

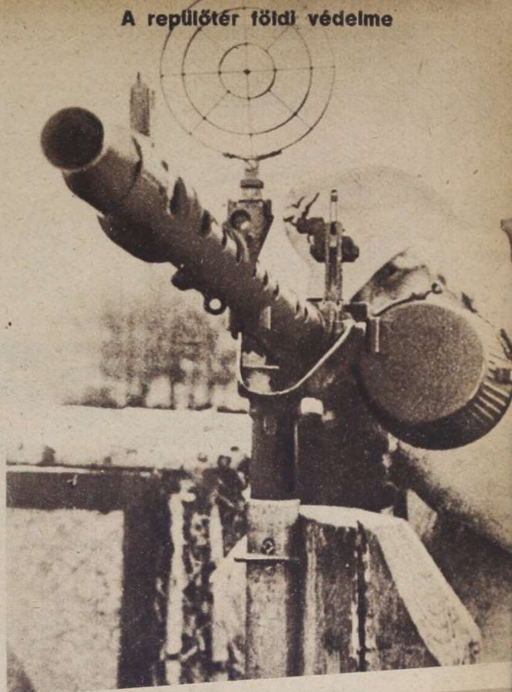
Az északafrikai harctéren és a Földközi-tengeren a tengely légifölénye mellett lassan kialakul az új hadászati helyzet. Rommel több, mint kétezer kilométeres, páratlan ügyességgel végrehajtott visszavonulás után élcsapataival elérte Tuniszt. Erősebb utóvédek harcban állnak nemcsak Montgomery gyorscsapataival, hanem azokkal a francia erőkkel is, amelyek a Csad-tó felől és Dél-Algériából igyekeztek Rommel visszavonulási útját elvágni. A tengelyhatalmak részére fájó esemény volt Tripolisz város és tartomány kiürítése, de a parancsoló hadihelyzet a franciák árulása után már sejttette, hogy nem lehet presztizsokokból az egész északafrikai ellenállás sikerét kockára tenni. A Tunisz területére összpontosított védekezés amerikai, angol és francia csapatokkal szemben eredményesnek ígérkezik, amíg a tengely légiereje előnyös hadászati helyzetében számbelileg is ellensúlyozni tudja az ide irányuló angolszász erősítéseket. Nem szabad elfelejteni, hogy ebben a térben eddig is bámulatos sikereket elért német és olasz repülők igazán elsőrangú ellenséges gépek és pilótaanyaggal szemben harcolnak. Rommel visszavonulásának biztosítása és Tunisz védelmén kívül a földközitengeri ellenséges hajózás ellen térben eléggé széthúzva harcoltak a tengely repülői, míg most a Földközi-tenger középső és nyugati partjaira összpontosítva kell helytállniuk a Montgomery sereggel megerősödő amerikai expedíciós hadsereggel szemben. A harcba beavatkozó francia csapatok felszerelése még nem olyan, hogy komoly ellenfélként lennének tekinthetők, azokat előbb fel kell szerelni korszerű fegyverekkel.

Miután Arnim és Rommel főerői között a távolság még mindig elég nagy, az amerikaiak meg fogják a jelek szerint próbálni azt, hogy a két hadsereg egyesülését megakadályozzák. A tengely légiereje biztosítja Rommel csapatait légitámadások ellen és a legerősebb megismétlődő támadásokkal az angolszászok utánpótlását, repülőtereit, kikötőit pusztítja. Repülőalapjaikon és Tunisz légiterében az angolok és amerikaiak már 580 repülőgépet vesztettek, a tengely légiereje félmillió tonna hajóteret süllyesztett el és rongált meg súlyosan Algir partjai előtt és az északi part kikötőiben két hónap alatt.

Az angolszászok légitámadásai Tunisz, Szicilia és Tripoliszra irányultak. Az olasz félsziget városai közül Nápoly ellen voltak légitámadások, Málta ellen német és olasz bombázók több alkalommal támadtak.

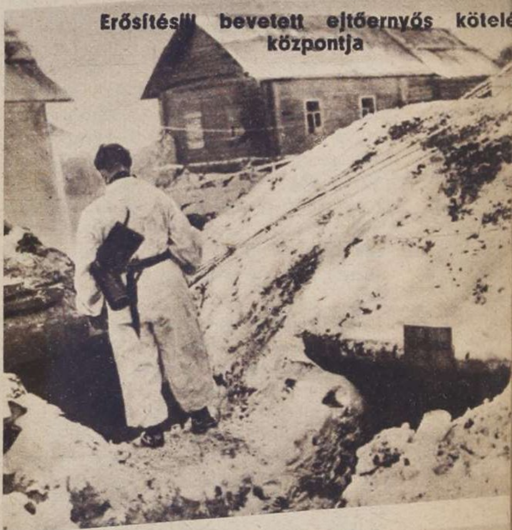
Az északafrikai front mögött Casablancában 10 napos megbeszélés folyt Roosevelt és Churchill között a vezér-


Közelfelderítő indul az elhárító harcok ellenőrzésére


A repülőtér földi védelme


Ellátó bomba megy a géphez


Paulus tábornagy, a sztalingrádi hősök parancsnoka


Erősítésül bevetett ejtőernyős kötelé központja

ÉRETTÜNK IS KÜZDENEK...


A repülőtér hóviharban sem tarthat szünetet!



Japán bombázók harci úton



Foglyok egy tuniszi repülőtéren. Az egyik gép a háttérben egy Me. 210.

karok bevonásával. Hír szerint az 1943-as év támadó háborúit beszélték meg és politikai kérdésekben hoztak döntéseket. A légi és tengeri háború viselésének módjáról, az elszenvedett nagy hajó és gépveszteségek figyelembevételével bizonyára sok szó esett, hiszen ez a két sarkalatos pontja az angolszász támadások érvényesülésének. Légi uralom és tengeri uralom nélkül a nyugat felől tervezett minden offenzíva Európa ellen kilátástalan. Márpedig a búvárhajóharc és a tengely repülőinek ereje nem csökken, ellenségeink harciereje pedig ebben a két térben nem nő olyan ugrásszerűen, ahogy azt a propaganda világgá kürtöli.

Észak-Afrikában az angolok és amerikaiak óvatosan készítik elő a döntést. Rommel és Armin oly erős ellenfelek, hogy azoknak nem lehet csak úgy neki menni, az eddig elveszett hadosztályok figyelmeztető példák erre.

Az óceánon folyó háború és az európai partok közelében állandóan megismétlődő búvárhajó és légitámadások, ellenségeink hajótérgondjait állandóan növelik. Az a nagy, egész világot behálózó utánszállító szolgálat, ami az amerikai és angol háborús tervek kereszülviteléhez elengedhetetlenül szükséges, csődbe jut. Az Egyesült Államok délamerikai és Afrikai térhódításai mögött, eltekintve a zavarosban való halászás, le nem tagadható tényétől elsősorban az olvasható ki, hogy a hosszú hajóvonalakat akarja kisebb parti és nyilttengeri szakaszokra bontva biztosabbá, védhetőbbé tenni. A convoy rendszer és a gyorsabb hajók egyenként és rádióösszeköttetés nélküli járatása nem bizonyult megfelelőnek. A hajókaravánok védelme, kísérő hadihajók, felfegyverzett segédcirkálók és repülőgépek kíséretében főleg rossz látási viszonyok mellett, éjszaka és viharos tengeren nem elegendő. A tengeralattjáró rajok támadása és messze a nyilt tengeren lőszer és üzemanyagutánpótlást végző búvárhajók ellen egyetlen hajózási főonal a kontinensek között nem biztos. A búvárhajók száma lényegesen emelkedett és éppen a búvárhajóharcban a német, olasz, japán haditengerészet együttműködése tökéletes. A tengely és japán légiereje is a hajóelsüllyesztések és rongálások mintegy 27%-ban részes és értékesen kiegészíti a búvárhajók harcát felderítési eredmények közlésével. Az Afrikai, nyugateurópai és az északnorvégiai vizeknél érvényesül legjobban az ellenség tengerhajózása elleni búvárhajó-repülőgép küzdelem.

Egyáltalán megállapítható, a tengeri háború negyedik évéből visszatekintve, hogy a nagy tengeri hatalmak, mint Anglia és az Egyesült Államok, a tengeri hadviselésben mutatták a legkevesebb kezdeményezést és a legnagyobb tétovázást. Rudolf *Krohne* nagy cikksorozatában foglalkozott az óceáni hadvezetéssel és felteszi azt a kérdést, hogy például miért nem végzett az angol flotta 1939-ben a német öbölben bezárt német gyönge hajóhaddal, holott papírforma szerint ezt kellett volna tennie? Annyira tisztelte már akkor a lengyel háborúból megismert zuhanóbombázó támadások eredményességét?

A német flotta és légierő a keleti tengerbe bezárt szovjet flottát kedvezőtlenebb erőviszonyok dacára lényegileg megsemmisítette. Már a norvégiai vakmerő partraszállásnál látható volt, hogy az angol flottát nagyon féltik és ez a féltés minden nagyvonalú tengeri hadvezetést megbénít. Ezzel szemben a kis német flotta az erősen kiépített búvárhajó fegyvernemre támaszkodva minden elképzelését valóra tudja váltani és a norvég francia bázisok birtokában kijut a nyilt óceánra, gyökerében változtatta meg a 1914—18-as tengeri helyzetet. Pedig akkor Németország tengeri nagyhatalom volt, most pedig hajótérfogatban egy kis töredéke annak.

Az angol és amerikai hajóhad tragikuma, hogy nincsenek Nelsonjai, hanem kényelmes, fantázianélküli tengeri lordok intézik a flotta ügyeit, a legnagyobb óvatossággal. Mégis hajóveszteségük nagyobb, mint a mult világháborúban volt. Igy lehet csak megérteni, hogy a búvárhajóharc leküzdésére alakított külön bizottság elnökévé is egy politikus ügyvédet, Crippset tettek. A búvárhajó veszedelem azonban változatlan erővel fennáll, a mult évi kereken 12 millió tonnás veszteség ezévben sem fog erősen csökkenni, sőt amilyen tempóban lesz érdekelve amerika hadseregével és hadianyagával az afrikai és európai harctereken, olyan arányban fog nőni hajóvesztesége is.

*

A japán haditengerészetnek nagy sikereiről adott hírt a távolkeleti rádió. Az Izabel- és Rennel-szigetek még a Salamon-szigetek mellett nagy tengeri csatákban, főleg a tengerészeti légierő haláltmegvető bátorsággal végrehajtott bombatámadásai következtében az amerikai hajóhad újabb két csatahajót és cirkálót vesztett, továbbá 15 csapat- és hadianyagszállító hajót. Az Ausztrália körüli gyűrű minden ellenkező hiresztelés dacára állandóan szorosabb lesz. Az egyre közelebb kiépülő japán légi és tengerészeti támaszpontok hatalmas tengerrészek felett biztosítják a légi és tengeri uralmat. Jelentéktelen amerikai eredményekkel szemben a japán szívóság céltudatosan tör nagy hadászati célja felé.

A távolkeleti hadihelyzet alig változott az utóbbi hónap folyamán. A Burma elleni támadás angol részről nem tekinthető komoly offenzívának, sokkal inkább kellenek a csapatok a földközitengeri térségben, mintsem kockázatos támadásra használnák fel a japánok ellen. Megállapítható az Egyesült Államok ottani erőinek egyre gyengülőbb akcióiból, hogy a háború súlyát az európa-afrikai kontinensre helyezték át, itt akarnak döntést elérni, ide folyik a csapat- és anyagszállítás.

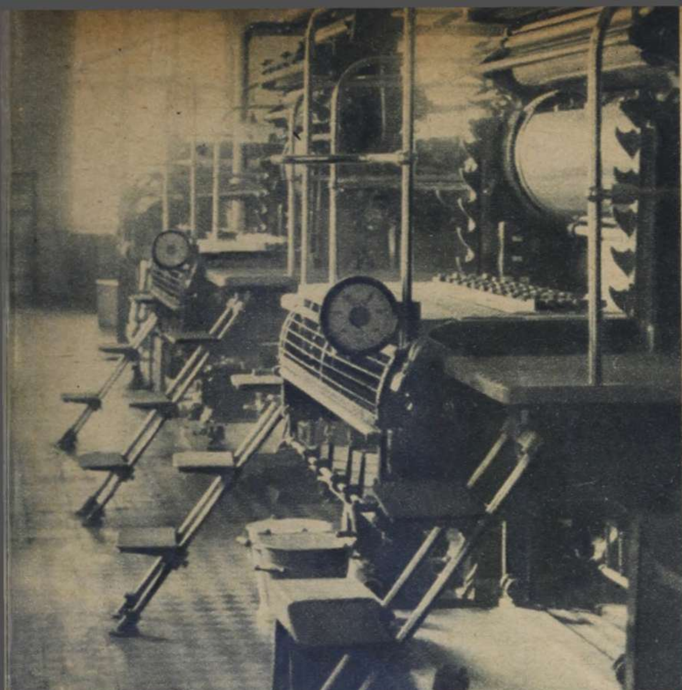
Légiharcok, repülőtámadások voltak Burma fölött és erős japán légitámadások érték Kalkuttát és a keleti hátárterület katonai céljait. A Salamon-szigeteken és Ujguineában szintén, főleg a légierők tevékenysége volt figyelemreméltó.

A háromhatalmi egyezmény gazdasági vonatkozású kiegészítése és a japán miniszterelnök legutóbbi parlamenti beszéde a bolsevistaellenes blokk további megerősítését igazolták. Chile hadbalépését már előre ellensúlyozta a nemzeti Kínának a tengelyhatalmak melletti nyilt kiállása.

*

Minden jel arra mutat, hogy 1943 a háború sorsdöntő éve lesz. Ellenségeink szeme a közelmult napokban Casablanca felé nézett, ahol egy kalmár szellemű Európán kívüli szövetkezés Európa jövőjéről és az Európa ellen megindító véres támadásokról tárgyalt. Ugyanakkor a mi szemünk Sztalingrád felé tekint, ahol egy hősökből álló hadsereg megmutatta, hogyan kell küzdeni és meghalni az új Európa jövőjéért.

BT.



A nyomdaterem



Készül a csapattérkép

HONVÉD TÉRKÉPÉSZEINK MUNKÁBAN



A hatalmas fényképező készülék



A terepen

A régi bosnyák laktanya udvarából alig maradt valami, ellepik az új épületek. A m. kir. honvéd térképészeti intézet hatalmas fejlődésében minden épület fontos állomást jelent. 1919-ben a bécsi cs. és kir. katonai földrajzi intézetből hazaszakadt, lelkes kis gárda szervező munkájából hatalmas intézmény létesült, az Országos Levéltár 2—3 szobás helyiségéből soképületes tudományos és műszaki intézmény. Az ántánt ellenőrzések miatt tizenkétszer változtatta nevét, de a lelkes munka diadalra vitte az eszmét, a cél megvalósult, a magyar föld képét honvéd térképészeink tisztán tárják elénk, tele élettel, mozgással és akarattal.

Az európai, majd később a világesemények nyomán fokozott követelmények állottak elő. Most termette meg gyümölcsét a régi, alapos előkészítő és kiképző munka, mert a meglévő anyagra a jólképzett személyzettel nagyszerűen lehetett tovább építeni. A magyar haza testéről egykor letépett részek részbeni visszacsatolásának napjai alatt az eseményekkel nemcsak lépést tartottak, hanem amellett nem hanyagolták el sem az iskolai, sem a közigazgatási és egyéb térképek készítését, sőt a déda—szeretfalvi vasút építéséhez az intézet megerőltető munkaütemben készítette el a szükséges térképeket.

Ebbe a munkába, ugyancsak mostoha viszonyok között, de kitűnő munkával kapcsolódott be a repülés, hogy légi felvételekkel mozdítsa elő a rengeteg időt igénylő terepmunkálatokat. Nagy lendületet adott a térképezésnek a korszerű finom technika vívmányainak, új műszereknek a bekapcsolása. A légifényképekről nyert térképelőkészítéshez nagy segítséget nyujtanak az arra alkalmas különleges, bonyolult műszerek, a sztereoplanigráfok, vagyis a térfényképnérés eszközei és meggyorsították a terepmunkát. A terepmunka súlyos feladatot ró a háromszögelők és a terepfelmérők vállára. Nélkülözések közepette 6—8 hónapig egyfolytában vannak kint a terepen és naponta 14—15 órát — látástól-vakulásig — dolgozva építik fel a magyar föld képét pontos méréseik alapján. Évente 250—620 km²-nyi területet dolgoz fel egy-egy tiszt. Természetesen csak akkor, ha az előkészítést a háromszögelők, akik egyévi előzéssel, de párhuzamosan ugyanolyan körülmények között dolgoznak, mint a terepfelmérők, megteremtve az alapot képező háromszög-hálózatot, amire építve azután az intézet többi belső szervei gondosan befejezik a további *előkészítés sokágú*, igen fontos munkáját, hogy az ilymódon előkészített, majd a terepen felvett rajzból közvetlenül készüljön el a kiadásra kerülő térkép, vagy ebből készítenek nagyobb, áttekintő térképeket a térképrajzolók.

A rajzolásnál és a légifényképek kiértékelésénél már képviselve van a női munkaerő. Ezekhez a finom munkálatokhoz közel áll a női természet. Magától értetődik, hogy majdnem geometriai rajznak megfelelő térkép kiértékeléséhez és megrajzolásához nem elégséges a szokásos rajzi előképzés, mert ezt a különleges rajztechnikát követelő módszert külön kell tanulni.

A megrajzolt térképet a műszaki csoport sokszorosítja. Itt rendelkezésre áll a korszerű nyomdagépek, műszerek sokfélesége, aminők pl. a fényképezés gépei, a galvanoplasztikáé, a rézmetsző műszerek, gyorssajtók, stb. Az intézet gyorssajtói ontják az iskolai, földrajzi, történeti atlaszokat, falitérképeket, tudományos és közigazgatási stb. térképeket. A nyomda teljesítményére legjellemzőbb adat az 1942. év hét és félmilliónyi nyomásszáma.

Említést érdemel az intézet tudományos munkássága is. A számtalan új mérési és műszaki eljárás és egyéb kutatások figyelmeztetnek erre. Szép szakkönyvtár és egy egészen egyedülálló műszaki múzeum adja meg ehhez az alapot.



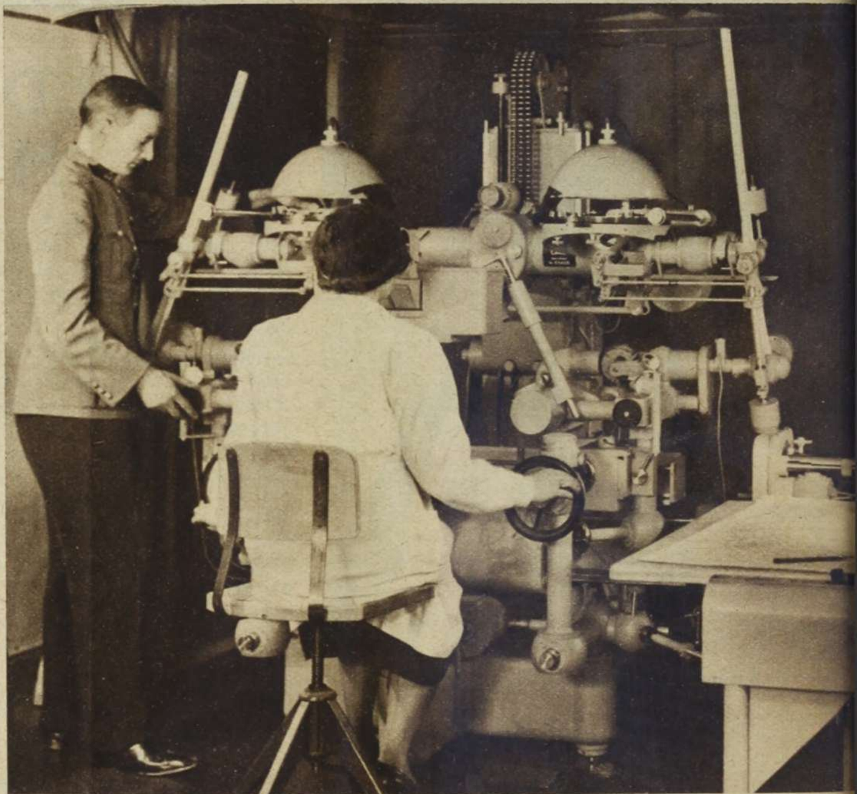
Üveglemezen ellenőrzik a leendő térkép rajzát



Felrakó



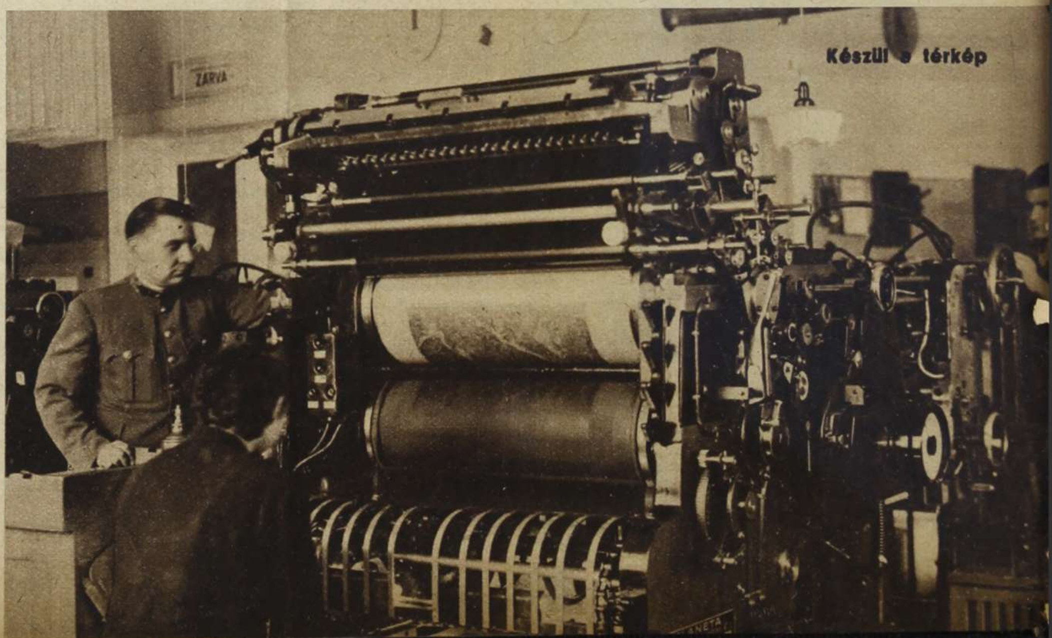
Próbanyomat



A térlátó (sztereoszkóp) készülék



Rajzterem



Készül a térkép



Honvéd repülők síjárőrszolgálatban

Ti... ti... ti... ti... jelentkezik ismét az Ungvár repülőtér kikülönített magashegyi időjelző állomása. A rádiós bajtársak nagy érdeklődéssel veszik a jeleket, mert amíg itt az Ung-völgyében gyenge szelek, kis havazás, napsütés és köd váltakoznak, addig a kihelyezett időjelző őrsnek ugyancsak kijut az időjárás viszontagságaiból. Nem ritka eset, hogy 120 km/órás szélorkán tépdesi antennájukat; a jeges orkánban orrfagyás veszélye nélkül alig lehet kibújni.

Éppen a repülőtéren állomásozik a honvéd repülők legénységi sítanfolyama. Halljuk a hírt, hogy rádiós bajtársaink a hóviharok közepette nehézségekkel küzdenek. Fogytán az élelem, ketten betegek, gyógyszer kellene. Antennájukat letépte már a szélvihar. Titkon reméljük, hogy a lankás gyakorló terepeken elsajátított alapismereteket egy komoly expedíciós vállalkozásban gyümölcsöztetni tudjuk. Mindenki segíteni szeretne a magányosságra ítélt szolgálatukat, elszigetelten végző rádiós bajtársakon.

A tiszti étkezdében a rádiós szakasz parancsnoka, aki annakidején a menedékházban a rádiósok helyét szemrevételezte és nagy nehézségek árán minden szükséges felszerelést Botondok, majd ökrös fogatok segítségével felszállítatott, lelkesen ismerteti a megközelítési viszonyokat.

Parancsnokommal a térképet nézzük. Előttem papír és ceruza. Mennyi lesz az út? Meddig lehet autón menni? Mennyi a felszállítandó élelemkészlet, egyébb felszerelés? Hány fő kiválasztott emberrel alakítsuk meg a járőrt? Mennyi ökrös szán kell?

A parancsnok számol, gondolatai rövid tőmondatokban kristályosodnak ki. Kezemben a ceruza, már is parancspont formába öntve írom a terveket. Egy óra alatt kész az utazás, a közel 1100 m-es hegymenet terve. A síterepen legjobban szereplő 18 fő, meg mi ketten a parancsnokkal, ez lesz a járőr. Nagy előkészület folyik. Puhítjuk a gh-t, hogy ami bő kalória tartalmú hideg étel akad, abból minél többet adjon. Utunkat négy napra méretezzük. Kapaszkodó viasz, szíjak a kötés alá, sebkötöző csomag és tartalék síorr, meg sok minden apróság képezik az ilyen komoly túrának az előkészületeit.

Akik ez alkalommal nem tarthatnak velünk, szomorúak, hogyne, hiszen nem látnak gyönyörű havas tájakat, nem lehetnek részesei ennek a férfias munkát, komoly hegyi túrát jelentő teljesítménynek; nem segíthetnek a bajba jutott bajtársaikon. Vigasztaljuk őket, sor kerülhet rájuk is.

Amikor a parancsjavaslat készen áll, bejelent minket a segédtiszt a reptér parancsnokánál. Az ő döntésén múlik, kivihető-e gyakorlatilag, a mentő expedíció terve? Szerencsénk van. A parancsnok magáévá teszi a gondolatot, s néhány kiegészítő kérdés után már is intézkedik. Nem hiába viseli mellén a büszke sportbajnoki jelvényt, még ma is, amikor mint törzstiszt egy repülőtér minden felelősségét viseli a vállán, ma is megmaradt sportoló és sport szerető lelkes katonának.

Reggel hét órakor lelkesen, csillogó szemekkel áll a járőr. Szemükből kiparázslik a repülő lendület: segíteni, ha szükséges, fáradság, kockázat nem számít.

A teherautó bőven megvan rakva élelemmel; sílécek nyujtóznak a padlón, alig tudnak elférni tőle. Mindenki pokrócába burkolódzik. A parancsnokom még jól megnéz mindent, még az autóhűtőre; hóláncra is gondja van. Azután indulunk is.

Borongós téli nap van! Nevicke vára komoran néz le ránk. Perecseny gyárkéménye vigan füstölög. Azután elkanyarodunk az Ung-völgyéből. A gépkocsivezető mind kacskaringósabb emelkedő úton vezet. A műút mind inkább szekérút jellegét ölti. Keskeny hófúvásos az út, amelyet a fát csúsztató ruszinok helyenként teknőszerű vályukká csiszolták ki. Gépkocsivezetőnk lassan kimelegszik. Szeme rátapad a havas töredezett útra. Keze pillanatig nem nyugszik, gyakran sikerül az utolsó pillanatban az árokcsúszás veszélyét elhárítani. Egyszer csak



Pihenő útközben

egy kis domb oldalában az utolsó meredek kapaszkodón hűséges Rába gépkocsink megakad. Már is hangzik parancsnokunk vezényszava: »Gépkocsiról«. Leugrálunk, a legények, honvéd és őrmester egyforma lelkesedéssel és vállvetett munkával segít. Mi elől a hófúvást egyengetjük, a kormányt fordítjuk kellő viszonylatba. Végre is több ilyen »melegítő« mozzanat után sikerül eljutnunk a havas lábához, ahonnan a gyalog menetet terveztük. Lemálházunk; rövid tízórai szünet és a hátizsákok utolsó megtömése folyik. Az eddig ládában hozott élelem arányosan szerteoszlik. Végül is jó 18—20 kg-os hátizsákok púposodnak mindenki előtt. A jókedv, a vállalkozó lendület töretlen humorral fitymálja a hátizsákok terhét.

A kihelyezett rádiósok élelme súlyra igen tekintélyes. Hogy könnyebben legyen szállítható, egy szánt is készítettek a repülőtéren. Hatan kapták a feladatot, hogy az igen jól megrakott szánt a hegyre felvonják — tolják. Minden együtt van; rövid jelentés és máris indulunk Isten nevében.

A friss hó, a csendesen zúgó erdő, a hatalmas fák mind, mint egy új élmény fogott el bennünket. Elfelejtettük az otthoni szolgálat apró-cseprő bajait, nehézségeit, hogy háborút jártunk, hogy nélkülöztünk és hogy sok-sok bajtársunk nehéz körülmények között széllel, hóval, viharral dacolva helyt áll. Hazánk jövője érdekében. Átadtuk magunkat teljesen a táj szépségeinek. És mentünk hosszú órákon át.

A nehéz hátizsák, mintha időközben még terhet kapott volna! Vállunkba belemélyedtek a tartó szíjak; zsibbadó vállal mentünk rendületlenül. Az erdő határ felettünk a szerpentin utat követve délibábosan közelnek tűnt, csak mikor újabb kanyarodó után még magasabbnak láttuk az újonnan felbukkant látóhatárt, eszméltünk rá az öreg szabályra: pilóta, ne higyj érzéseidnek. az órát nem lehet becsapni, ami többórás út, azt bármilyen a látszat, csak órák alatt lehet végigjárni.

Hát végigjártuk! Közel négyórás út után léptünk be a menedékház ajtaján.

Nagy volt az öröm! Hirek hazulról! Hosszú idő után megjött a posta, élelem és gyógyszer. Minden, ami sürgősen kellett most megérkezett. Parancsnokunk dicsérő szóval méltatja a nagy teljesítményt. Nehéz hátizsákkal, újoncok, akiknek alig néhányszor volt sléc a lábukon és hegyet sem másztak még ekkorát, jöttek rendületlenül, s most a széltől kipirult arcukról visszasütött a férfi öröme a kemény munkával elért cél fölött.

Öt órakor sötét volt már, hozzá láttunk a meleg tea, vacsora készítéséhez. A turista-egyesülettől egyelőre használatba vett emeletes sodronyos ágyak, no meg a négyórás kapaszkodó, együtt biztosítékul szolgáltak, hogy ez éjjel nem kell altató nóta.

Közben vidáman folyt a beszéd. Házigazdáink, hogy komoly szolgálatukat és a jelenlegi nehéz viszonyokat külsőleg is hangsúlyozzák, sürü szakált eresztettek. Most mesélik a 120 km/órás szélviharokat, találkozásukat a farkasokkal, hogy a nedves fával, az orkánszerű szél által átfújt helyiségeket nem lehet fűteni és sok mindent az eddigi katonaéletről.

Mi hallgatjuk, tagjainkban a sportfáradtság kellemes zsibbadásával. Megesszük vacsoránkat és már el is nyom bennünket a buzgalom.

Alig aludtunk pár órát, az időjelző őrs kutyájának vészes vonyítására riadunk fel. Ha nem tudnám, hogy ez itt nem lehet, azt hinném »északi fény« van. Az ablakon vöröses fény vet nappali világosságot. Az egymásután ébredők az ablakhoz sietnek. Az előttünk elterülő havasi tábor egy nyári istállója áll lángokban. Szerencsére a szél nem nagy. Azonnal járőr megy megnézni, mit lehet még megmenteni a szomszéd épületeken, mert az égő épület szemmel láthatóan menthetetlen. Mint fáklya lobog a száraz gerenda, tompa dörrenéssel beomlik a tető, s a felsziporkázó szikraesőben csak úgy ragyog a havas oldal. A csillagok a néma égen csodálkozva nézik a remek tüzijátékot.

Napokkal előbb tüzet raktak; éjjeleztek az istállóban. A tüzet már elfojtották, de a hó alatt az áttüzesedett padló megőrizte a parazsat. Az érkezésünk előtti napon hatalmas szélvihar tombolt. Az elfojtott parázs levegőt kapott és egésznapos lappangás után hatalmas tűzben tört ki. A veszélyesebb tűzfészket igyekeztünk elfojtani, aztán már csak a tűzőrség virraszt, mi visszamélyedünk a fáradt álom kábulatába.

A rádiós bajtársak áramfejlesztőjének jól ismert berregésére ébredünk. A naponta többször ismétlődő időadás folyik.

Frissen kelünk! Lábainkban még érezzük a tegnapi hegymenet fáradtságát, de kedélyünket már bizsergeti az új síterepek megismerésének vágya.

Tenyereink feketén piroslanak, miközben szorgosan gyúrjuk a viaszt a sítalpakra. Azután indulunk a havas nyerge felé. Mint lomha kígyó, úgy haladunk fel szerpentinbe, arányosan tartva a távolságot. Szikrázik a kék ég, a nap melege érzik a hátunkon, ragyogva csillognak a hókristályok mindenfelé. Jó óráig némán halad az összeszokott járőr, míg megpillantjuk a háromszögelési pontot. Már fenn vagyunk a csúcson. Repülésben már megszoktuk, hogy szemünk messze lát és az alattunk szaladó táj térképszerűen összezsűrűsödik, mégis a tiszta levegőben, templomi csendben kibontakozó látvány nekünk is fenséges. A kék minden képzeletet felülmuló bársonyos árnyalatában tündöklik az égen. Egyfelől a párába vesző völgyekből, mint szürkés tengerből világító fehéren szökkennek elő a havas csúcsok szigetei; a másik oldalon barna erdő övezte völgyek alján apró falvakra, mint gyermekeire néz le a havas komor, fenséges csúcsa. Nem gyönyörködünk soká, lassan átfúj rajtunk a jeges szél. Jön a sielő nagy gyönyörűsége! Lesiklás! Szemünkből kimarad a könny, arcunk pirosan ragyog a szélben, síléceinkön fodrozodik a porhó. Gyülekezünk, újra feltalpalunk. Igy sportolunk napestig.

A magyar légierőparancsnokság évente sítanfolyamok keretében szerez hajózóinak testi, lelki felüdülést. A német légierő is évente alpesi sítáborokba gyüjti hajózóit. Itt az üdülés mellett a repüléshez nélkülözhetetlen erőnlétet nyerik vissza a bevetésekben testileg, lelkileg erősen igénybe vett repülők. A sízés fejleszti a gyors elhatározó képességét, az izmok összpontosított erőkifejtését, akaraterőt és a kitartást. Amikor tehát barnára sült képpel megerősödve szolgálati helyére visszatér a repülő, nem öncélú sporttól, nem kétes értékű szabadságáról vonul be, hanem testben, lélekben megerősödve élete néhány legszebb, legértékesebb emlékei helyéről.

A következő napon változatosság kedvéért főleg iskolázás folyik; az észlelt hibák megbeszélése után a gyakorlatot bemutatjuk, utána fáradhatatlanul hangzik a javító szó, az intő buzdítás. Már addig is, mintha kicserélték volna a fiúkat, annyit haladtak. Van, amelyik nehézkesebb, de némelyik úgy vezeti a léceket, mint ha született tehetség volna.

Holnap nagy fába vágjuk a fejszénket! Egésznapos túrára indulunk egy

közeli csúcsra, hat óra menetre tervezzük.

Kedvez az időjárás. Ragyogó napsütés köszönt be reggel az ablakon. Mindenki készül, jó kedv, tréfálkozás közepette indulunk az új izgalmakat, szép tájat ígérő túrára. Járunk hegyen, lesiklunk a völgybe. A havas, mintha ünneplőbe öltözött volna. A hóviszonyok a legjobbak, a lejtők olyanok, amilyent a síző álmában magának megálmodik.

Szép erdei ösvényre kanyarodunk. Parancsnokunk röviden tájékozódik. Megmondom az iránytűirányt; ellenőrzi a helyet a térképen. Jól jöttünk. Minden bizonnyal arra kell menni. Célunk egy völgyben erdőtisztáson fekvő menedékház. Megyünk, keskeny erdei ösvényen haladunk, kanyargunk lefelé; az erdő elég sűrű. Egyszerre csak ritkul az erdő, de ugyanakkor szomorúan fenséges látvány tárul szemünk elé! Mintha óriás gyomlált volna. Minden második, harmadik 15—20 m-es hatalmas bükkfa törzse a földön hever, gyökerestül kiemelve. Kísérteties látvány ez a sok büszke törzs, amint némán, szinte mértani pontossággal északdéli irányban fekszik. Lenyűgözve nézzük az északi viharnak ezt a rettenetes pusztítását. Egyszerre felötlik a kérdés: merre tovább? Lent párszáz méterrel előttünk már látszik is a völgy, ahová igyekszünk. Rövid tanácskozás után határoz a parancsnokunk. Átvágunk előre, visszafelé majd megkeressük a kényelmesebb utat.

Elindultunk, aztán makacsul törtettünk előre, pedig a körülmények mindinkább a dzsungelen való áthatolás jellegét öltötték. Jegesre fagyott hó borította fatörzseken másztunk át, majd hasoncsúszva alagútszerűen egymás mellé hullott mellmagasságú két törzs alatt bujtunk keresztül. Alattomos vékony ágak törtek össze a lábunk alatt. Néha féllábbal hasig süppedtünk a hó alatt lappangó gödörbe. Gyenge szitkok jelezték, hogy itt is, ott is kiszakad egy nadrágszár. A völgy csalóka képe csak nem akart közelebb jönni. Ujabb és újabb fák tornyosultak elénk. Igy küzdöttük magunkat előre s bizony kemény egyórás munkába került, mire a völgy szélét elértük. Rövid tízóraiszünet után délután kettőkor még mindig nem láttunk jelzett utat, vagy jobb erdő áthatolást ígérő ösvényt. Elhatároztuk, megkerüljük a vihar tizedelte erdőt. Végre egy csapásra bukkantunk. Vad meredeken vezetett fel. Csodálkozva mérlegeltük, vajjon ki tud ilyen vad ösvényen járni. Végül is csalhatatlan bizonyítékát leltük, hogy szarvas csapáson haladtunk. Mindegy volt. Ötkor sötét van. Hó szitált lassan, meg kellett találnunk előbbi nyomunkat! Félnégykor bukkantunk rá a nyomunkra, ott, ahol a kidőlt erdőnek vettük magunkat.

Most már fáradtan bár, de versenyt mentünk a sötétedéssel. Mire a csúcs előtt kb. egy kilométerre levő dombra felértünk, már erősen szürkült és köd kezdte megülni a havas gerincet. Mentünk a nyom után, míg a nyomok is össze nem folytak. Bizonytalan nyúlós, barnás, szürke köd feküdt rajtunk. Jobbra, amerre jöttünk, emlékeztünk egy szakadékra, aminek kontúrjai sötétebbnek tüntek. Ez volt az egyetlen támpontunk. Tájékozódásunk helyesnek bizonyult, egyszer csak kibontakozott a havas jól ismert fából készült háromszögelési pontja. Innen már jól tudjuk az utat. Elindulunk, a parancsnok az élen, én zárom a sort. Jegesre, hullámosra fújta a szél az oldalt. Hol itt, hol ott hempereg egy-egy tagja a járőrnek. Mellésiklom, megállok, biztatom, siettetem, hogy el ne veszítsük az éllel az összeköttetést.



Megpillantjuk útunk végcélját: a menedékházat

Furcsa érzés sötétbe siklani a lejtőn. Az ember nem érzékeli a sebességet; érzés szerint tolni akarná magát, amikor a bot földet ér, akkor veszi észre, hogy rohan a lejtőn. Valaki felbukott előttem! Olyan mintha nőne előttem. Egyszerre csak azon veszem észre magamat, hogy elrohantam mellette. Igy megy ez hosszú percekig lefelé. Egyszerre csak, amerre a menedékházat sejtjük, fénycsóvák gyúlnak ki! Rádiós bajtársaink és az itthonmaradt lábfájósak jöttek előre és gyujtottak iránytüzeket a havon. A szénacsóva fénykörébe gyülekezünk, mint pillék, nyáron lámpa körül a kertben. Mindenki nyugodt már, felengedett a feszültség. Örülünk a bajtársaknak, a ránkváró meleg szobának, meleg ételnek és puha ágynak. Megérkeztünk! Szerencsénk volt! Ha hófúvást, vihart kapunk, másképp lehetett volna, de szerencsénk volt; álltuk a sarat keményen, közel nyolc órát meneteltünk, a hőmérséklet —10 fok körül volt.

Parancsnokom szavai zárják a napot: »Fiúk, derék munka volt!«

Párolgó levesünk gőzébe felötlik a szolgálat itthon. Holnap búcsúzunk tőled havas csúcsok, kristálytiszta kék ég és szűz hó világa. Visszamegyünk a munkánkhoz, de magunkkal visszük örömbe és kemény munkába megedződött sportszeretetünket.

Rádiós bajtársak, ott fenn a hegyen, Isten veletek!

Hennyey Imre százados



Útrakészen egésznapos járőrgyakorlatra

AZ ANGOLSZÁSZ HADIIPAR GONDJAI

Az angol, de különösen az amerikai közvélemény az utóbbi időben erős kritika tárgyává tette az angolszász haderő viszonylagosan kicsiny aktivitását Észak-Afrikában és újra előtérbe hozta a »második arcvonal« kérdését, amelyhez az oroszok, angolok és amerikaiak még 1942-ben annyi reményt fűztek. Ennek hatása alatt egyesek a hadiipar és elsősorban a repülőipar zavaros termelési rendszerében látják a bajok okát, mások meg — különösen az újvilágban — egyenesen párhuzamot vonnak azzal a »különös háborúval«, amely az európai kontinensen bevezette az ellenségeskedéseket és sok remény ellenére a hatalmas Franciaország gyors összeomlására vezetett.

A közvélemény megnyugtatására most egymásután jelentek meg nyilatkozatok a sajtóban vezető személyiségek részéről, és így pl. Arnold tábornok az amerikai légierő főparancsnoka a hadiakadémia előtt tartott beszédében a következőket mondotta: (Exchange)

»1938-ban a légierő állománya 1800 tiszt és 20.000 fő legénység volt. Egy évvel Pearl Harbour után az állomány már egymillió fő tiszt és legénységre emelkedett és a jövő év végén a kétmilliós létszámot fogja elérni. 1940-ben repülőiparunk 233.000 munkást foglalkoztatott, míg most másfélmilliónál több ember áll munkában. Mi ma több repülőgépet állítunk elő, mint a németek és olaszok együttvéve és ennek ellenére csak most közeledünk teljesítőképességünk csúcspontjához.

Néhány hónapon belül a németek és olaszok légitámadásaink erejét nemcsak néhány éjjelenkénti időközben, hanem éjjel és nappal néhány száz repülőgéppel állandóan fogják érezni. Ha *ma még nem* támadunk olyan összefogott erővel, ahogyan akarunk, úgy arra kell gondolnunk, hogy termelésünk csak most fejlődik ki, és nyolc harcterületen vagyunk működésben.« — Ezzel kapcsolatosan Sir Cripps angol repülőipari miniszter és Pierre Cot volt francia légügyi miniszter is nyilatkozott. Ezek véleményére még később rátérünk.

Mindezek ellenére az amerikai sajtó érzi, hogy az USA. hadiiparában valami nem „stimmel". Az első háborús évben felszökött ugyan a hadiipari termelés, de nem volt elegendő ahhoz, hogy egyrészt az amerikai haderő felszerelését biztosítsa és egyidejüleg a demokráciák arzenálját — ennek képzelték az Egyesült Államokat — feltöltse.

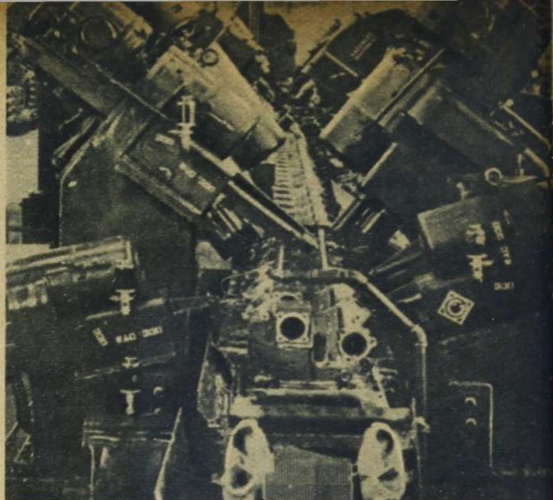
A svájci szaksajtó az amerikai repülőipar vontatott ütemü termelésének okát a következőkben látja:

1. *Nyersanyaghiány:* Ma már nyilt titok, hogy a hadiipar, de különösen a repülőipar 1942-ben nem tudott teljes kapacitással dolgozni, mert hiányzott az építőanyag. Chrysler, Chevrolet és a Buick-müvek (ezek gyártják a Pratt és Whitney motorokat), sőt a jelentős Curtiss-müvek napokig álltak.

A baj okát egyrészt az anyag-kiutalási szervezet katasztrófális szervezetlenségében, másrészt a hadászati helyzet folytán előállott acél, aluminium, magnézium, réz, nikkel és molibdén termelési hiányokra vezetik vissza. A németek példáját követve most pótanyagokkal kisérleteznek és pl. a vörösrezet és ónt ezüsttel pótolják, ami érthetőleg igen költséges mulatság.

2. *Munkáshiány:* az az érthetetlen helyzet állott elő, hogy egyes üzemek nyersanyaghiány miatt álltak le és kénytelenek voltak munkásaikat elbocsátani, míg más üzemek állandó munkáshiánnyal küzdöttek. Ez utóbbi főképpen a repülőiparra vonatkozik.

Donald Nelson hadfelszerelési diktátor kijelentette: »Kevesebb kézzel és kevesebb építőanyaggal többet termelni.« Ez a recept egyszerünek és szépnek hangzik, de végrehajtása a korlátlan lehetőségek országában is éppoly nehéz, mint minden más országban: ***a haderő nagyobb igényeket támaszt és az ipar kénytelen nagyobb termeléshez több munkaerőt igényelni.***



Futószalagon készülő Pratt és Whitney motorok

1942. közepe óta »a munkásbevetés főmegbizottja« címmel P. V. Mc. Nutt dolgozik azon, hogy a munkáselosztás rendes kerékvágásba kerüljön.

3. *Munkászavarok:* Ez év elejéig állandó sztrájkmozgalmak voltak az amerikai hadiiparban, főként »vad« sztrájkok és a munkásszervezetek 20%-át elérték. Most ezeket rendeletek útján gondolják meghiúsítani. Érdekes e mellett, hogy apró formakérdések, hatalmi formulák és csak részben bérkövetelések voltak a sztrájkok okai.

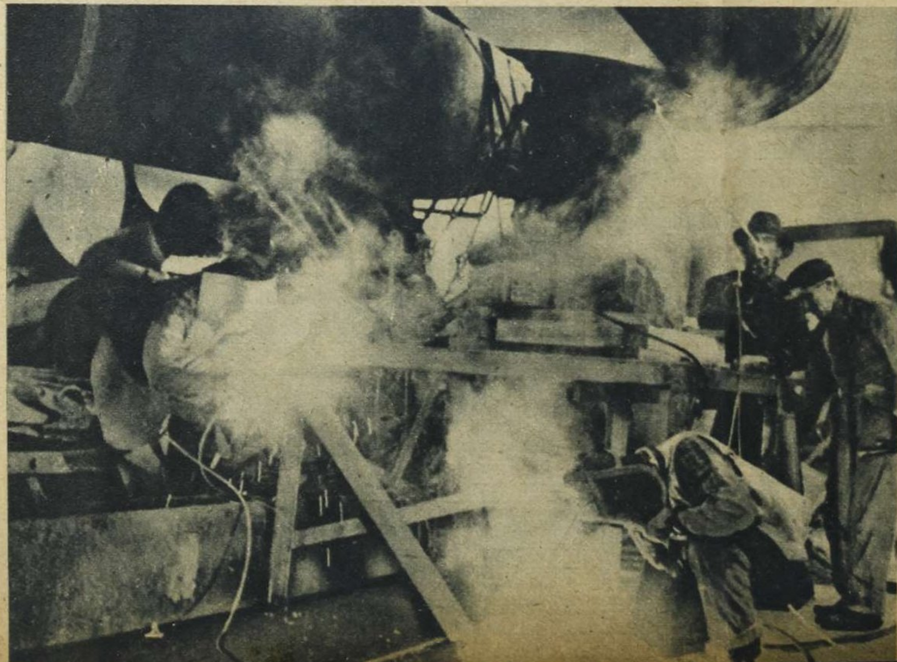
4. *Az infláció veszélye:* az infláció veszélye kétségtelenül ott lebeg az amerikai hadiipar fölött, mert a bérek és az árak állandóan emelkednek, a polgári iparszükséglet vásárlóerejét pedig nem sikerült eddig lefojtani. Éppúgy nem sikerült eddig Hendersonnak (az árhivatal vezetője) az árrögzítést elérni. Folytonos bérmozgalmak és sztrájkok újabban erre vezethetők vissza. Ennek következtében Roosevelt mult év közepén megbízta a newyorki felsőbiróságot az infláció leküzdésére. Eddigi eredmény: egy javaslat rögzített bérekre, rögzített élelmiszerárakra, adóemelésre és esetleges kényszerkölcsönökre.

5. *Hadiipari kisüzemek:* a búsás haszon reményében a kisüzemek is be akartak kapcsolódni a hadiiparba, de ezek szervezetszerü beállításának terve csak papiron van meg. Eddig csak Chicago ipari körletében sikerült a beszervezés. Az elért eredmények alapján B. Somerville tábornok, a hadiutánpótlás főnöke ellene van a kisüzemek bevonásának s minthogy Somerville a főnökjelöltje az egész amerikai hadigazdálkodásnak, nem sokat segíthet ez a terv.

Ezeknek az öt pontban felsorolt problémáknak ismeretében látja a szaksajtó okát annak, hogy miért termelt kevesebbet eddig az az amerikai hadiipar és az amerikai haderő miért nem valósíthatta meg a második arcvonalat.

Az eddig felsorolt problémák mutatták, hogy a hadiipar nehézségei főként a hadászatilag fontos nyers- és építőanyagok hiányára vezethetők vissza. Időközben kitünt, hogy a vezetéssel is baj van és éppen ezért 1942 elején Roosevelt M. D. Nelsont nevezte ki hadiipari diktátorrá.

Nelson az eddigi termelési program meghiusulásával, de az idő rövidsége miatt is, hivatalbalépése óta csak kiegészítő intézkedésekre szoritkozhatott. Különben is kisült, hogy a termelési



A Martin Mitchell készül

programok számadatai tisztán Roosevelt követelményei és ígéretei. A termelési gépezet fut, nehéz tehát alapvetően átállítani.

Elméletileg Nelson volt a legfőbb hatalom a hadiipar irányításában, a szövetséges hadianyagellátásában és a nyersanyaggazdálkodásban. A valóságban azonban a kongresszus által megszavazott hitelek mégis csak a hadsereg és tengerészet beszerzési hatóságai által kerültek kiadásra, átvételre, ellenőrzésre és ezek egymásközt nem voltak összhangban, másrészt nem sokat törődtek a nyersanyaghivatallal. Igy például a tengerészetnél egy cirkálóra 6 tonna mennyiségű réz felirattábla került felszerelésre, mert régebben is így volt és talán hozzájárult a külcsínhez.

A mindinkább érezhetővé vált nyersanyaghiány végül megindított egy sajtóhadjáratot, amely majdnem Nelson bukására vezetett. A hatalomért való harcban az igen tehetséges Somerville tábornok, a hadsereg utánpótlási főnöke akarta magához ragadni a hadiipar fölötti vezetést, míg azután Roosevelt hatalmi szóval Nelson javára döntötte el a vitát és elrendelte a hadiipari hivatal újjászervezését hadiipari minisztériumi hatáskörrel. Ezzel ez a hivatal újjáéledt és hatáskörhöz jutott.

A hadiipari hivatal (W. P. B.) külön repülőipari osztályt szervezett M. C. Meigs vezetése alatt. Főnöke ennek a W. P. B. helyettes vezetője H. E. Falbott, aki csak légügyi kérdésekkel foglalkozik. Daytonban elkülönítve székel a repülőipar termelési csoportja, (Aircraft Scheduling Unit) amely az összes nyers- és építőanyag, szerszámgép, stb. tanulmányozza és vezeti. Az A. E. Lombard vezetése alatt álló csoport mind a vízi, mind szárazföldi szakembereket és brit összekötőket foglalja magában. Érdekes, hogy a szállítórepülés tanulmányozására külön osztály áll fenn, mert nagy jelentőséget tulajdonítanak neki. Összefoglalva megállapítható, hogy a hadiipari hivatal (W. P. B.) a július és szeptember közötti átszervezésével egy elméleti hatáskörrel felruházott közigazgatási hatóságból *hadiipari minisztériummá* fejlődött, a hadügyi és tengerészeti minisztérium akarata ellenére. Hogy ez hogyan hat ki a repülőipari termelésre, azt ma és különösen az U. S. A.-ban a statisztikák és rekordfantasztikumok országában kívülről nehéz megítélni. A programok és teljesítményadatok még felelős vezetők szájában is többször változtak. Az eddig hírek a következők: 1942 júliusában a repülőipari termelés 11%-kal emelkedett az előző hónappal szemben. 1942 augusztusában 6½-os volt az emelkedés, szeptemberben további 10% és októberben további 5%. Az eddigi nyilatkozatok alapján végrehajható következtetések szerint 1941 novemberben 2250 úgynevezett katonai repülőgépet állítottak elő. 1942 májusára hivatalosan 4000 darab repülőgéptermelést vallottak be és W. L. Willkie a szovjetoroszországi és egyiptomi propagandaútjai alkalmával augusztust illetően 5000 repülőgépről beszélt.

Természetesen az a számadat is beható vizsgálatra szorul, mert az Egyesült Államok kiterjedt légiforgalmi szervezete mellett kérdés, hogy mennyi a hadigép. Érdekesek már a bevezetésben is említett angol repülőipari és volt francia légügyi miniszter állásfoglalásai a kérdéshez, amelyeket a következőkben ismertetünk. Végeredményben látható, mily nehézségek között működik az amerikai hadiipar és változatlanul fennáll az a számos európai ország által súlyos árral megfizetett gyakorlati tapasztalat: *a hadigazdálkodásnak meg kell előznie a hadiszervezetet és hadműködést.* Németország 1939/41-es sikereit annak köszönhette, hogy különösen légügyi téren 1935 óta céltudatosan ezt a szabályt követte. Aki nem úgy tesz, szintén drága tandíjat fizet.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezredes

A háború új gépei

A harcigépek műszaki fejlődése folytonos. Megállás nincs, mert az egyszersmind behozhatatlan előnyöket hoz az ellenségnek. A gyárak és tervezőirodák folytonos megfeszített munkájában a kísérleti intézetek is tevékenyen részt vesznek és irányító szerepet játszanak. Így sikerül a gépek minőségét, teljesítményeit és gyárthatóságát folytonos fejlesztéssel lényegesen javítani.

A német légihaderő féltveőrzött légifölényét gépeinek minőségi feljavításával tartja minden arcvonalszakaszon. Már többízben beszámoltunk az újabb gépekről, lapunk olvasói jól ismerik a legújabb Me. 109. F., FW 190., Do. 217. stb. gépeket. Most ismét újabb gépekről számolhatunk be.

A könnyű felderítőgépek csoportjában a Henschel-gyár Hs. 129. jelű gépe szerepel. Két 450 lóerős Argus As. 410. tizenkéthengeres léghűtéses soros motor van a gépben. Eredetileg ugyanarra a feladatkörre készült, mint a Focke Wulf FW. 189., de legújabban számbavették a gépnek csatarepülőgépként való alkalmazását is, ami valószínűleg a létfontosságú részek páncélozására vezetett. A gép orrában levő merev fegyverzet két gépágyú (20 mm űrméretté!) és négy géppuska. Az eddig nyilvánosságra került teljesítmény- és egyéb adatok a következők: a szárny fesztávolsága 15.3 méter, a törzs hossza 11.6 méter, a gép repülősúlya mintegy 4000 kg s legnagyobb sebessége földközelben 360 km/óra. Valószínű, hogy a gépbe megfelelő erősségű motorokat építve romboló és csatarepülő feladatokra fokozottabb mértékben felel meg.

A rombológépek csoportjában már sokat hallottunk a Messerschmitt Me. 110. továbbfejlesztéséről, a Messerschmitt Me. 210. gépről, amely jelenleg nagy sorozatban való gyártás tárgya. A Me. 110. géppel szemben ennél a gépnél feltűnik az egyszerű oldalkormány és vezérsík, de egyébként a gép jellegzetes Messerschmitt-konstrukció. A törzsorrt is megrövidítették, úgy, hogy a légcsavarkör a törzs orra elé került. Feladatköre részben nagyhatótávolságú vadász, részben kísérővadász, részben éjszakai vadászgép, ezenkívül könnyű bombázó, távolfelderítő stb., tehát a jól bevált Me. 110. gépből sikerült valóban használható többfeladatos harcigépet fejleszteni. Változatlanul kétszemélyes a gép, de most törzsében és szárnya alatt összesen 2000 kg bombateher elhelyezésére van lehetőség. A fegyverzet a gép orrában van: két gépágyú és négyrészben nehéz űrméretű géppuska. A legújabb források szerint 2 darab 1470 lóerős Daimler-Benz DB. 603. motor van a gépben s ezzel legnagyobb sebessége 600 km/óra fölött, 640 km/óra közelében jár. Szárnyfesztávolsága állítólag 16 méter, törzshossza 11.1 méter s repülősúlya 8200 kilogram.

E gépek vettek részt a London ellen intézett nappali támadásban.

A Junkers Ju. 88. gépnek eddig használt Ju. 88. A—6. változatát leváltották a Ju. 88—D. gépek, míg az éjjeli vadászok használják a Ju. 88—B. változatot. A Ju. 88—D. gépben már 1450 lóerős Junkers Jumo 212. motor van, melynek egyik nevezetessége teljesen önműködő szabályozó- és vezérlőberendezése. Ezzel a gép legnagyobb sebessége 500 km/óra, utazósebessége 420 km/óra, repülőtávolsága 1300 kilométer, repülősúlya 11.500 kg, melyből a hasznos teher 3900 kg. Bombaterhe 2600 kg a legkedvezőbb esetben. Fegyverzete 7 géppuska, személyzete 4 fő.

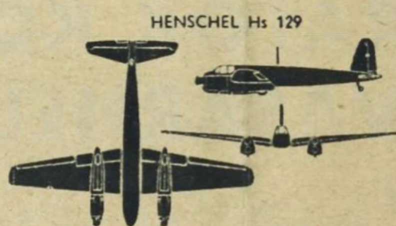
A nehézbombázók csoportjában még meg kell említeni a Heinkel-gyár legújabb He. 177. jelű gépét. E gép legjellegzetesebb újítása, hogy négy motorja közül kettő-kettő egy légcsavarra dolgozik, illetve ellentétesen forgó, koaxiális légcsavarokat hajt. A gép tehát első pillanatra kétmotoros benyomását kelti. Négy darab 1175 lóerős Daimler-Benz DB. 601. A. motor van a gépben, bár az újabb sorozatba az 1470 lóerős DB. 603. beépítését tervezik. Hírek szerint zuhanóbombázásra is alkalmassá tették. Legnagyobb sebessége 450 kilométer/óra közelében van s igen nagy a gép repülőtávolsága: 10.000 kilométert meghaladja. Hatfőnyi személyzetet visz magával.

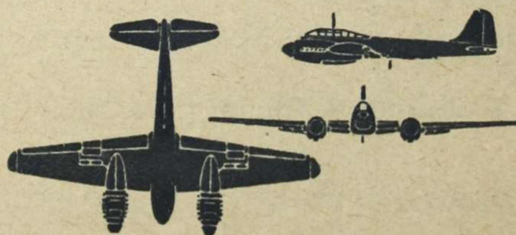
A gép fontosabb adatai: fesztávolság 31.50 méter, törzshossza 20.65 m gépmagasság 5.56 m. A gép üres súlya 15.900 kg, hasznos terhe 16.600 kg, de ez még 4700 kg-mal növelhető is. Így a gép legnagyobb repülősúlya 37.200 kg. Ekkor 7 tonna bombával 7500 km-t és 500 kg bombával 11.300 km távolságot repülhet be szélcsendes időben.

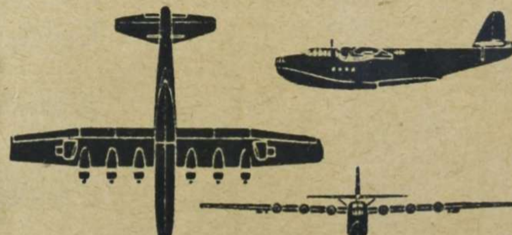
Ugyancsak a nehézbombázók csoportjába tartozik a négymotoros Junkers Ju. 90. S. repülőerőd, amely a Ju. 90. forgalmi gép továbbfejlesztésének katonai változata. A hatalmas négymotoros gép szállításokra is alkalmas, mert törzsének rakodótérfogata 87 köbméter. Az eredeti Ju. 90. géphez képest megváltozott a szárny alakja, az iránymű-megoldás (a két oldalkormány a magassági iránymű két végére került), a törzs alakja is kissé. A gépbe az 1450 lóerős BMW. 801. csillagmotorok kerültek. A gép orrában gépágyúval felszerelt páncéltorony van, farában is van egy géppuskaállás. Egyéb adataink nincsenek erről a már harcban alkalmazott bombázóról, mely a Condor mellett egyre nagyobb szerephez jut s amely teljesítmény, így sebesség és bombateher szempontjából egyenrangú az angol nehézbombázókkal is.

Szó van egy építés alatt álló farok-nélküli Focke-Wulf közepes bombázóról, valamint a már sokszor említett Focke-Wulf 198. vadászról is. Ezek azonban csak kísérleti gépek.

Igen érdekes az új Arado Ar. 240. különleges többfeladatos harcigép. Két 1470 lóerős Daimler-Benz DB. 603. vagy két 2000 lóerő körüli DB. 605. motor

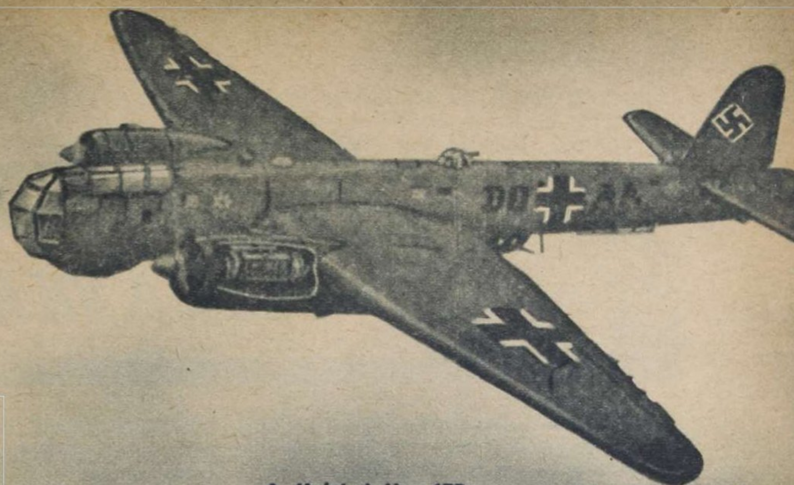

HENSCHEL Hs 129


MESSERSCHMITT Me 210


BLOHM UND VOSS Bv 222



A Junkers Ju. 90. S.



A Heinkel He. 177.

van a gépben, de sor kerülhet valamelyik automata-vezérlésű Junkers-motor beépítésére is. A kísérleti sorozat most áll próbák alatt a keleti arcvonalon. A gép kétszemélyes és utasfülkéje teljesen léghatlan s belső túlnyomással állandóan kedvező összetételű levegővel van telítve. Igy a gép nagy magasságokban végzendő harcfeladatokra különlegesen alkalmas. Erős védőfegyverzete is van a gépnek, melynek legnagyobb sebessége 6000 méter felett 600 km/óra felett van s utazósebessége 500 km/óra.

Blohm & Voss a részaránytalan repülőgép mellett már régebben foglalkozik egy hatmotoros nagy óceánjáró távolfelderítő repülőcsónak építésével. Ez a BV. 202. jelű hatalmas gép, melynek szárnyfesztávolsága 45.8 méter, törzshossza 34.2 méter. Repülősúlya 45.000 kilogram. Hat darab 1000 lóerős BMW. 132. vagy Bramo 323 csillagmotor van a gépben. Az oldalsó támasztóúszók a szárnyba bevonhatók. A gép legnagyobb repülőtávolsága 7000 kilométer 275 km/óra utazósebességgel. Legnagyobb sebessége 3000 méter magasságban 320 km/óra. Néhány BV. 202. gépet alkalmaztak a tuniszi hadjárat kezdetén is a Ju. 52. szállítógépek kisegítésére, itt azonban a nagyméretű gép sebezhetősége bizonyult be.

Valószínű, hogy e gépek mellett a német ipar számos újabb gépet is készít, amelyeknek közlése egyelőre a katonai titoktartásba ütközik.

Az ellenfél is állandóan igyekszik gépanyagát tökéletesíteni s ezt részben az angliai, részben az amerikai üzemekben teszi. Az újabb angol gépek közül jónéhányat ismertetett már lapunk, most csak az azóta nyilvánosságra hozott legújabbakkal foglalkozunk.

A vadászgépek sorában megjelent a Spitfire legújabb változata, a »Spitfire« IX«. A gép legfontosabb újabb részletei: négyágú légcsavar az eddigi kétágú helyébe, hosszabb törzsorr, új motor. Láthatólag az új Rolls Royce Merlin LXI. motor nagyobb helyet igényel. Ez a motor kifejezetten magassági alkalmazásra készült: névleges teljesítményét 13.000 méteren éri el. Valószínűleg túlnyomásos pilótafülke is van a gépen, mint a Messerschmitt Me. 109. G. együlésesen is. A fegyverzet két gépágyú és négy géppuska.

A legújabb angol hivatalos jelentések még a Hawker »Typhoon« és a Westland »Whirlwind« harcbavetéséről is beszámolnak. A North American »Mustang« mintájú vadászokat főleg földi célok ellen vetik be; Észak-Afrikában pedig a Lockheed »Lightning«, a P—38A. gép teljesít szolgálatot.

Az angol könnyű bombázógépek sorában a De Havilland D. H. 98., a Mosquito érdemel említést. A Comet rekordgép nyomán készült nagysebességű középfedelű teljesen faépítésű, így gyártása a repülőiparban eddig kevéssé felkarolt segédiparágak igénybevételével egészen széles alapokon történhetik. A törzsben két személy részére van hely. A gép legnagyobb sebessége megengedi azt, hogy hátrafelé védőfegyverzetről lemondjanak. (Állítólag 650 km/óra körül jár a gép legnagyobb sebessége.) Két 1245 lóerős Rolls Royce motor hajtja a gépet. Repülőtávolsága mintegy 1600 km. Fesztávolsága 16.50 m, törzshossza 12.5 m, a gép igen kicsi. Fegyverzete négy mereven beépített gépágyú.

Az új angol nehézbombázók sorában említést érdemel még az Avro Lancaster, a Manchester nyomán készült négymotoros. Erről a következőket tudjuk:

A Lancaster az Avro gyár eddig legjobb gépe. Tudjuk, hogy ez a gyár annakidején a világháborúban is kiváló gépeket készített. Ebben a háborúban először az Anson gépek szerepeltek, mint közelfelderítők, majd ezeket leváltották a Manchester kétmotoros nehéz bombázók. A kétmotoros Manchester volt az egyik legnagyobb méretű kétmotoros gépe a világnak. Ezt is továbbfejlesztették és ma már a Lancaster főbb adatait is nyilvánosságra hozták. Ezekről lapunk ad az egész szövetséges sajtóban első ízben hírt.

Az Avro Lancaster fesztávа kereken 36 méter. A törzs hossza 21.6 méter, az egész gép pedig mindenestől 9 méter magas.

A gép repülősúlya 30 tonna, ebből kisebb távolságra a bombateher súlya 7 (hét) tonna. A gép hatástáva 4 tonna bombával 3000 angol mérföld, vagyis kereken 4800 km.

A gép legnagyobb sebessége 483 km/óra. Négy 1340 lóerős Rolls Royce Merlin motorja van, ezek 5400 méter magasságban adják le teljesen teljesítményüket. Láthatólag tehát a gép nagy magasságban való felvonultatásra is alkalmas.

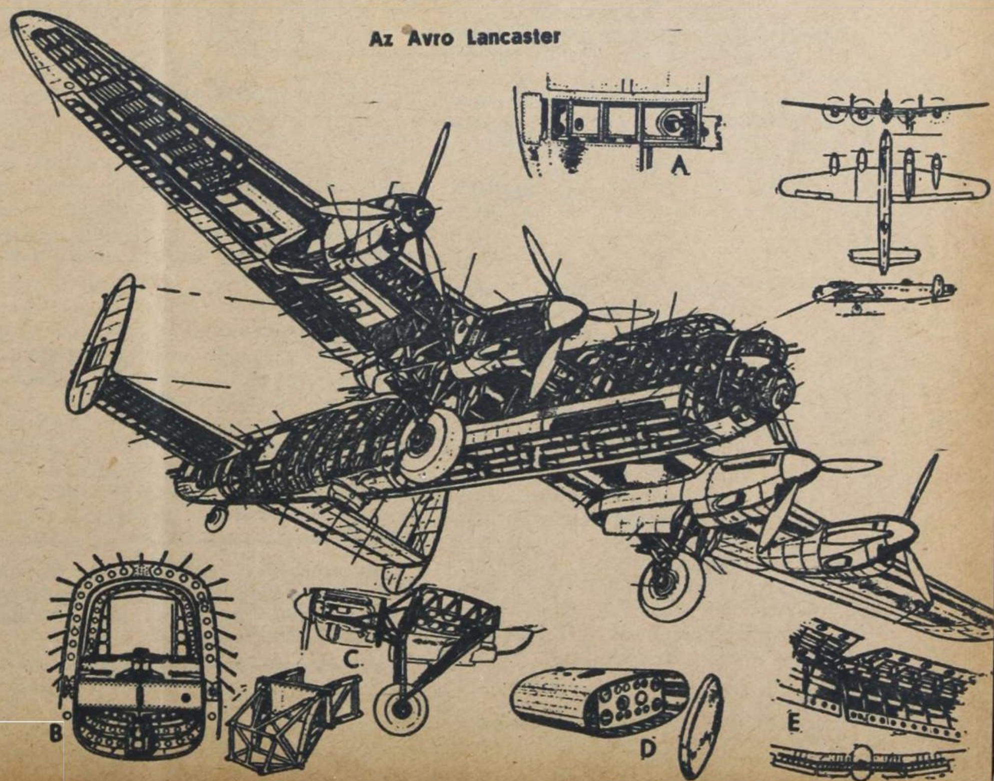
A gép fegyverzete tíz géppuska kettős, illetve négyes ikertornyokban (Frazer—Nash vagy Nash—Thompson rendszerű automata tornyok). Ugyanakkor a törzsben levő bombaraktár 9 méter hosszú és a legnehezebb űrméretű bombák és torpedók elhelyezésére alkalmas.

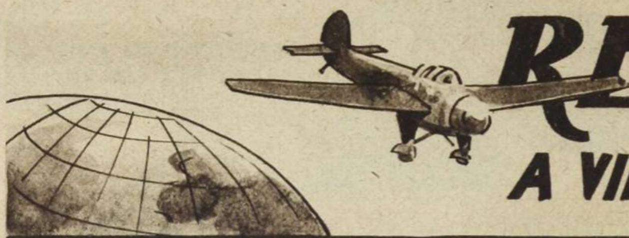
Mindenesetre annyit tudunk, hogy az augsburgi légitámadásban résztvett Lancaster-mintájú gépek nagyobb részét a németek lelőtték. Azóta a gép nappali támadásban nem igen vett részt.

Az új amerikai gépekről legközelebb.

Nagy Ernő

Az Avro Lancaster





REPÜLŐHIREK
A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága a háborús magyar repülőipar létesítése és megalapozása terén szerzett érdemekért a következő kitüntetéseket adományozta: a Magyar Érdemrend Középkeresztjéhez a csillagot: vitéz *Magyarosy* Sándor altábornagynak; a Magyar Érdemrend Középkeresztjét: vitéz *Hellebronth* Vilmos vezérőrnagynak; a Magyar Érdemrend Tisztikeresztjét: *Barkász* Emil hm. tk. ezredesnek; a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét: *Németh* Pál vk. őrnagynak és *Dóczy* Lóránd hm. tk. őrnagynak, továbbá elrendelte, hogy legfelsőbb dicsérő elismerése tudtul adassék *Féreghy* István hm. tk. századosnak.

Szervezés, légügyi politika.

Olaszország 1942/43. évi légügyi költségvetése 4238 milliárd lírát tesz ki az előző évi 3699 milliárd lírával szemben.

✱

Bergeret francia repülőtábornokot, a vichy-i kormány volt légügyi miniszterét, aki tudvalevően *Giraudhoz* csatlakozott, Észak-Amerikába küldték összekötő tisztnek, az afrikai francia hadsereg részéről, azzal a feladattal, hogy siettesse *Giraud* részére az amerikai repülőgép- és fegyverszállításokat.

✱

Az adanai találkozón a török és a brit légierők is képviselve voltak. A török légierők részéről *Sefik* tábornok, a brit légierők képviseletében pedig *Drummond* repülőtábornagy, a középkeleti brit légierők parancsnokának helyettese vett részt.

✱

Anglia hadikiadásai — Sir Kingsley Wood pénzügyminiszter (azelőtt légügyi miniszter) szerint — naponta 14 millió fontra rúgnak. (14 millió font kb. 280.000 millió pengőnek felel meg.) A jelenlegi költségvetési évre tervezett 4.5 milliárd font helyett 4.9 milliárd fontot tesznek ki az egész évi hadikiadások, amelyeknek jelentékeny részét a légierőkre költik.

✱

Churchill repülőgépen ment a casablancai konferenciára. Január 12-én indult el Londonból egy délangliai légikikötőbe, ahonnan a »légi kompjárat« egyik »Liberator« mintájú repülőgéppel tette meg az utat Casablancába, majd onnan tovább Kairóba, Ciprusszigetére, illetve Adanába és vissza Angliába. Ugyanilyen repülőgépen utazott 1942 augusztusában Kairóba, majd Moszkvába is az angol miniszterelnök. Ezúttal magántitkárain kívül házi orvosa: *Sir Charles Wilson*, valamint a brit légierők parancsnoka: *Sir Charles Portal* vezértábornagy voltak az útitársai. A repülőgépet most is *Vanderkloot* kapitány vezette, éppúgy, mint 1942-ben. Casablancában brit és amerikai repülőtisztek kisebb csoportja fogadta az angol premiert, akit törzse egy másik repülőgépen kísért el útjára. *Roosevelt* csak két nappal később érkezett Casablancába.

A tárgyaláson az Egyesült Államok légierőinek parancsnoka: *Arnold* altábornagy is részt vett. Jelen volt ezenkívül *Tedder* repülőtábornagy, a középkeleti brit légierők parancsnoka is.

✱

Műszaki és vegyes hírek.

Olaszországban már 1934 óta foglalkoznak a sztratoszféra-repülés gondolatával, amely a mai háborúban kezd egyre időszerűbbé válni, minthogy a repülőgépek ezáltal kivonhatják magukat az ellenséges tüzérség hatásos tűzkörletéből. Az olasz légierőknél a harmincas évek közepén egy magassági repülőalakulat is működött, amely annak idején új magassági világrekordot állított fel.

✱

A mai háború a légijognak számos új problémáját vetette felszínre. Példának okáért a semleges államok légterének felségjoga meglehetősen tisztázatlan fogalom maradt. Legalább is élesen eltér erről a német légierők és brit légierők felfogása. Erre mutat, hogy Nagybritannia nem sok lelkiismeretfurdalást érez Svájc légterének állandó megsértése miatt. Az ejtőernyős vadászok alkalmazása és leküzdése, továbbá a katonai repülőgépek leszállása semleges területen szintén sok diszkusszióra adott alkalmat. Dr. Wilhelm G. Grewe »Archiv für Luftrecht« c. könyve ezekkel a problémákkal foglalkozik.

✱

A falégcsavarok gyártása az Egyesült Államokban ismét előtérbe került, amióta a hajótérveszteségek a repülőiparban aluminiumhiányt idéztek elő. Ahol csak lehet, a könnyű fémet műanyaggal vagy fával igyekeznek helyettesíteni. Különösen az iskola- és gyakorlógépeknél, de itt-ott a szállító- és a vadászgépeknél is.

✱

Speer birodalmi minisztert Göring birodalmi tábornagy, mint a Repülőtudományos Akadémia elnöke, kinevezte az Akadémia tiszteletbeli tagjává. *Speer* elődje a repülőhalált halt dr. *Todt* szintén viselte ugyanezt a tisztet. Hasonló kitüntetésben részesült az olasz dr. *Vallauri* professzor is, míg a japán *gróf Inouye* az Akadémia rendkívüli tagja.

dr. *Schwarz* königsbergi egyetemi tanár pedig annak levelező tagja lett.

✱

Prandtl professzor a bukaresti egyetem díszdoktora. Amint a »Sportflieger« írja — a bukaresti egyetem díszdoktorává avatta *Prandtl* professzort, a göttingeni egyetem világhírű aerodynamikusát.

✱

20 éves a német Heinkel-repülőgépgyár. A Heinkel-művek a közelmultban értek el fennállásuk 20-ik évfordulójához. *Dr. Heinkel Ernő* a legrégibb repülőgépszerkesztők közé tartozik, aki mint repülőgépvezető kezdte pályafutását. Első gyárát Warnemündében alapította 20 évvel ezelőtt. Azóta a Heinkel név világszerte ismert fogalommá vált. A Heinkel-gépek Magyarországon is használatban vannak.

✱

Az olasz repülés egyik régi úttörője: gróf Savorgnan di *Brazza* Veronában 59 éves korában meghalt. 1911-ben ő rendezte Olaszországban az első körrepülést.

✱

Az Olaszországot ért légitámadások áldozatai között van a reggio di calabriai érsek, aki életét vesztette, továbbá Palermo érseke is, akit egy bombaszilánk megsebesített.

A Szentszék az angol és amerikai kormánynál tiltakozott az egyházfejedelmeket ért kíméletlen légitámadások ellen.

A newyorki titkosrendőrség főnöke: Foxworth és az amerikai külügyminiszter környezetének két tagja a gyanai partok közelében lezuhant óceánjáró repülőgép katasztrófája alkalmával életét vesztette.

✱

A svájci filmvilág egyik kimagasló tagja: *Werner Haller* Berlin-Wilmersdorfban január 16-án angol légitámadás közben súlyosan megsebesült és utána rövidesen meghalt.

A Mitchell-bombázó. Az első amerikai Mitchell-bombázókat besorolták a brit légierők kötelékébe. Az új bombázók B—25 jelzést viselnek. Ezek közepes bombázógépek, amelyeket a »Mosquitók«-kal és a »Venturák«-kal együtt *nappali* bombázófeladatok megoldására szántak. Az új típus fegyverzete ennek megfelelően erős. Több gépágyúval, illetve géppuskával felszerelt géppuskatornyán kívül két előretüzelő merev géppuskája is van. Legnagyobb sebessége 500 km/ó. Wright »Cyclone«-motorok hajtják. Repülő súlya: 10.75 tonna. Személyzete: 5 fő.

*

»*Kondenzációs fűrész*«-nek nevezik azokat a páralecsapódásokat, amelyek a nappal nagy magasságban repülő gépek kipuffogó gázaiból keletkeznek s a gépek jelenlétét elárulják. Ezáltal hozzájárulhatnak a repülőgépek helyének meghatározásához.

*

Új japán bombázó repülőgép. A japán repülőipar új 22 tonnás vízirepülőgépeket gyárt, amelyek elnevezése: »Koua Nisi«. Az új gépeket a Salamon-szigetek körüli harcokban már bevetették és jó eredményeket értek el velük, amint arról a japán hivatalos hadijelentések is beszámoltak.

*

Repülősport.

Reginald Foster Dagnall, a legrégibb angol léggömbvezetők és léghajószerkesztők egyike, elhúnyt.

*

A Beszkárt sportrepülő szakosztálya 1942-ben motoros repülőgépekkel 9660 felszállást végzett és gépei 2029 óra 26 percet töltöttek a levegőben. A Beszkárt vitorlázó repülői ugyanezen idő alatt 1808-szor szálltak fel és 201 órát vitorláztak.

A sportrepülő szakosztály — *Kováts Sándor* vezetőfőoktató irányítása mellett — a haderőnkívüli repülőkiképzésnek egyik kiváló szerve, amelynek működése ezentúl is nagy reményekre jogosít. A vezetőség áldozatkészsége, az oktatók lelkiismeretessége, valamint az egyesület tagjainak ambíciója egyaránt hozzájárult az eddig elért figyelemreméltó eredményekhez.

*

Sportrepülés Spanyolországban. Juan *Bono* alezredes, a spanyol polgári repülés vezetője az »Arriba« c. laban beszámolt a spanyol sportrepülés és haderőnkívüli repülőkiképzés kétévi eredményeiről. A spanyol polgári kiképzőkeretek mindössze két év óta állnak fenn, ennek ellenére máris elismerésreméltó eredményt értek el. A vitorlázó repülők 1700 órát töltöttek a levegőben. A spanyol távolsági vitorlázó rekord 190 km. Az időtartamrekord: 15 óra, míg az elért legnagyobb magasság 2650 m a kiindulási pont fölött (4285 m a tenger színe fölött).

A modelezők szintén szorgalmas munkát végeztek.

*

Svédországban erősödik a vitorlázórepülőmozgalom, amely éppúgy, mint más államokban, ott is egyik értékes eleme a haderőnkívüli repülőkiképzésnek. Svédországban 3100 koronába kerül egy vitorlázó repülőgép. Göteborgban nemrég nyílt meg egy vitorlázóó repülőtanfolyam 40 résztvevővel.

*

Az Egyesült Államokban új vitorlázó repülőgépek épülnek. Az egyik típus szárnyainak terjedtsége 14 m, hossza 7.3 m, súlya pedig 360 kg. A másik típus terjedtsége 16 m, hossza 7.6 m, súlya pedig 390 kg.

*

Légiforgalom.

Zürich szerepe a nemzetközi légiforgalomban sokat foglalkoztatja a svájci sajtót és közéletet. Legutóbb a zürichi községtanács egyik politikai csoportja rendezett vitaestét Zürich jövő kilátásairól és szerepéről, amelyet a középeurópai légiforgalomban el fog foglalni.

Stirnemann városi tanácsnok, a svájci légiforgalom régi előharcosa a következő adatokat sorolta fel a svájci légiforgalom multjából és Zürich szerepéről:

Svájcban 1922-ben indult meg a légi forgalom. 1922-től 1938-ig Svájc két légiforgalmi vállalata: a *Swissair* és az *Alpar* 13 millió kilométert repült. Az utaskilométerek száma 1931-től 1938-ig 50.2 millió volt. Csupán két komoly baleset történt ezalatt, amely nyolc emberéletet követelt.

1938 végén a svájci légiforgalmat 18 repülőgép bonyolította le. Ezek közül 11 volt a *Swissair* tulajdona. A 18 repülőgép befogadóképessége 182 volt. (Swissair: 145.) A gépek együttes teljesítménye 16.270 lóerőt tett ki (Swissair: 13.805).

1939 elején 11.2 millió frankot fektettek be Svájc 6 polgári repülőterének bővítésébe, illetve korszerűsítésébe. A két légiforgalmi vállalatba ugyanekkor befektetett riss tőke 3.5 millió frankot tett ki.

Zürich közforgalmi repülőtere: *Dübendorf* nagyobb forgalmat bonyolított le, mint Basel, Lausanne, Bern és Genf együttvéve. Ami a jövőt illeti, Zürich arra törekszik, hogy *Dübendorfot Közép-Európa légiforgalmi középpontjává építse ki,* azonban nem tartja alkalmasnak arra, hogy a tengerentúli légiforgalom végállomása lehessen, mert ahhoz sokkal nagyobb kiterjedésű repülőtér és lehetőleg sík környezet volna szükséges.

Stirnemann utalt azokra az áldozatokra, amelyektől Zürichnek nem szabad visszariadnia, ha a légiforgalomban eddig elfoglalt jelentékeny szerepét a jövőben is fenn akarja tartani. Mint hogy a légiforgalom három-négyszer olyan drága, mint a vasúti forgalom és nyolc-tízszer olyan költséges, mint a tengeri forgalom, ezért a repülőgépet közlekedési eszközül a jövőben is csak a közönség kis töredéke fogja használni és a leveleken kívül csak kivételes postai, illetve teherszállítmányok részére fogják igénybe venni. Tehát arról nem lehet szó a jövőben sem, hogy a légiforgalom a földi vagy a tengeri közlekedésnek konkurrenciát jelentsen, hanem a földi közlekedésnek csupán értékes kiegészítő részét fogja képezni.

Ahhoz azonban, hogy a svájci légiforgalom ezt a szerepét betölthesse, korszerű repülőgépekre, megfelelően berendezett repülőterekre és jól kiképzett személyzetre van szükség. Egy Douglas DC—3 650.000 svájci frankba kerül. Körülbelül ugyanannyiba, mint egy villanymozdony. Amíg azonban a repülőgépet öt év alatt kell leírni, addig a villanymozdony élettartama húsz esztendő.

*

(Zürich légiforgalmának problémájából sok tanulságot lehet meríteni magyar vonatkozásban is. *A szerk.*)

Beszüntették a légiforgalmat Berlin és Stuttgart között. A zürich—stuttgarti szakasz továbbra is üzemben marad és összekötő kapcsot képez egyrészt Spanyolország és Portugália felé, másrészt pedig a Portugáliában összefutó tengerentúli légijáratokkal biztosítja a középeurópai csatlakozást.

*

A német légiforgalom most ünnepelte fennállásának 25-ik évfordulóját. A Deutsche Luftreederei-t még az első világháború alatt alapították, amely Németország első légiforgalmi vállalata volt. Ebből lett később a Deutsche Aero Lloyd, 1926-ban pedig a Junkers-légiforgalmi vállalatokkal történt összeolvadás után a Deutsche Lufthansa.

*

Az első repülőmilliomosnő. A légiforgalomban eddig csak a repülőgépvezetők, szerelők és rádiósok között akadtak olyanok, akik egymillió kilométert repültek. Most már egy stewardess is van, aki a légimilliomosok sorába lépett: nevezetesen *Hansen* kisasszony, aki a Dán Légiforgalmi Társaság alkalmazottja.

*

KATONAI HÍREK

A japánok Indiában és Burmában január folyamán 70 angolszász repülőgépet pusztítottak el. 6 japán repülőgép nem tért vissza.

*

Wolf-Dieter Wilcke őrnagy, az Udetvadászrepülőezred parancsnoka a Tölgyfalombhoz megkapta a kardokat. Ő a német haderő 23-ik tagja, aki ebben a magas kitüntetésben részesült.

*

Karl Oskar Kurtz mérnök, aki régebben a Német Repülő Kísérleti Intézet (DVL.) motor-osztályának vezetője volt, az utóbbi időben pedig a német motoriparban játszott jelentékeny szerepet, a keleti arcvonalon hősi halált halt.

*

A második 4000-es győzelmi széria. A Mölders-vadászezreden kívül most egy másik német vadászrepülőezred is elérte a 4000-ik légi győzelmet. Ez az ezred a keleti arcvonal fölött egyedül az utolsó 6 hónap alatt 2000 légi győzelmet aratott. *Göring* birodalmi tábornagy elismerését fejezte ki a ritka eredményhez.

*

Trautloff őrnagy vadászrepülőezrede szintén nem régen érte el 3000-ik légi győzelmét. *Stotz* hadnagy lőtte le a 3000-ik ellenséges repülő gépet, aki ezáltal 111-ik légi győzelmét aratta.

AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL.....

(4)

— Nem értem, mire céloz, vagy hová akar kilyukadni, — válaszolt szárazon — A japánt azonban ki fogom kérdezni.

Felállt és az asszony akarvanemakarva követte példáját. A lépcső előtt Huber szertartásosan félreállt.

A missziósnő ügyet sem vetett az üdvözlésre és sértődötten ment le a lépcsőn.

— Joselito! — kiáltott a parancsnok előrehajolva. — Kérd meg az urat... a japán utast, hogy szíveskedjék hozzám fáradni!

Tsuma Kioto másodpercek alatt fenttermett a bárban. Nem volt már pizsamában és teljesen fel volt öltözve.

— Várni tetszett talán már, hogy kéretem? Parancsoljon helyet foglalni, — intett Hrber. — Iszik egy teát?

A japán tagadólag emelte fel egyik kezét:

— Köszönöm, uram, nem kérek.

III. A csésze rejtélye.

— Nagyon lekötelezne, Kioto úr, ha elismételné mindazt, amit az esetről hallott és közölné velem, miként vette észre, hogy a szomszéd kabin lakója rosszul lett? — kezdte el a beszédet Huber.

A japán a zavarnak legkisebb nyoma nélkül fogadta a kérdést és rendíthetetlen nyugalommal öntötte szóba gondolatait:

— Hallottam, amikor összeesett. Meglehetősen erős, tompa ütődés volt. Előzőleg mozgás nesze szűrődött át kabinjából, kilépett onnan, majd nemsokára visszatért. A kabinok válaszfalai ugyanis eléggé vékonyak. Amikor az ütődést hallottam, tudtam, hogy lezuhant a padlóra és mivel utána tökéletes csend lett, csodálkoztam, hogy nem áll fel. Segítségére szerettem volna sietni, a folyosón találtam a kisasszonyt és ő nyitotta ki a boldogult kabinjának az ajtaját.

— Igen, értem. De ön is belépett oda... Ön mondott olyasmit, hogy Mahler ivott?

— Igen körültekintő megfigyelő vagyok, parancsnok úr. A padlózaton, az elhúnyt mellett, egy teáscsésze darabkái hevertek. Rögtön az jutott eszembe, hogy a csészét kezében tartotta akkor, amikor... egyszerre rosszul érezte magát.

— És miért emlegette ezt széltében-hosszában?

A japán arcán ravaszkás mosoly futott végig:

— Egyszer igen érdekes jelenetnek voltam tanuja. Egy férfi azonnal holtan rogyott össze, miután ivott és estében a kezében levő pohár pozdorjává törött. Megmérgezték.

— Önt a képzelete mérgezte meg.



— Hazám egyik bölcs mondása szerint a képzelet az élet összes megnyilvánulásainál jelen van.

— Köszönöm, Kioto úr, de nem látom, hogy miként világítaná meg ez a tény az esetet. A személyes vélemények nem jöhetnek számításba.

— Ha megengedi, adok önnek egy sugallatot. Össze kellene gyüjteni és át kellene vizsgálni a tört csésze darabkáit.

— Mit érnénk vele? Eltörött s nincs benne többé folyadék. S egyébként is, ki tudná itt vegyelemezni a gyanús csészemaradványokat?

— Uram, én vegyész vagyok. Eszközök és reakciós anyagok hiányában nem tudok ugyan tökéletes munkát végezni, de nagyjában így is...

Huber felpattant.

— Jöjjön! — fakadt ki érdesen. Ingerültségét nem igen türtőztette. Ezek a követelődző utasok vizsgálóbírót igyekeznek belőle faragni? Nem akarják megérteni, hogy ő csak egyszerű repülőgépvezető s hogy nincs más kötelme, mint ezt a vízigépet épségben elvinni az Azorokig, ahol majd jártasabb, igazi szakemberek fogják majd kivizsgálni az esetet? Mégsem szabad azonban azt a látszatot keltenie, mintha tudatosan elhanyagolná az ügyet.

Kioto kíséretében tehát elhagyta a bárt és Joselitóért kiáltott. A kubai hamarosan meg is jelent, vörösen és kissé zavartan.

— Nyisd ki a 2. számú kabint! — szólt rá Huber és átnyujtotta neki a kulcsot.

Joselito előresietett és feltárta az ajtót. Huber félretolta őt és belépett. Azonnal észrevette, hogy üde légáramlat csap az arcába: a kabin ablaka nyitva volt.

A kapitány felgyujtotta a tetőégőt s utána az ablakhoz ment, hogy becsukja azt. Talán arra gondolt, hogy valaki esetleg rosszul zárta be az ablakot és a repülés közben előálló légáramlat tágra nyitotta.

— De hol a csésze?

Kioto szintén belépett a kabinba s a kabin padlózatára meredt.

— Itt volt!

A repülőgép nagyot lódult ebben a pillanatban és az előrehajló japán a földre esett. Feltápászkodott és rázogatta a fejét:

— Nincs itt többé.

Huber szeme a kis görpikkolóra tévedt, amely asztalkául szolgált. Nem volt rajta sem tálca, sem teáskanna.

Hirtelen támadt gyanu ült ki összeráncolt homlokára. Megfordult.

— Gyerünk!

Bezárva a kabinajtót, megragadta Joselito kabátgallérját:

— Hol voltál? Eltávoztál innen?

— Csak egy pillanatra... A kabinomba mentem...

— Aludtál! Idióta!

Otthagyta a remegő kubait és a japánhoz fordult:

— Miként látja, itt már semmit sem tehetünk. Legfeljebb értesítjük a rendőrséget, hogy legyen készen a fogadásunkra az érkezésnél. Térjen ön is nyugovóra!

Kioto engedékenyen és mosolyogva vonult vissza.

— Ne mozdulj innen többé, megértetted? — riadt rá Huber Joselitóra és gyors léptekkel a bárba hágott fel.

— Lupita!

A lány eléje jött.

— Kihozta a tálcát a teáskannával és a csészemaradványokkal együtt a 2. számú kabinból?

— Nem.

Huber elégedetlenül rázta a fejét és az járt az eszében, hogy valószínűleg senki sem fogja látni többé a keresett tárgyakat. Az Atlanti-óceán fenekén pihennek, ahová az ablakon keresztül hajították őket...

— Hívja ide Wilmer urat. Ha alszik, keltse fel.

Wilmer, az útvonalellenőrző tiszt, nemsokára Huber előtt állott. Kabátja gombjait gombolgatta.

— Parancsára!

— Ébredjen fel jól, Wilner s azután figyeljen rám. Ön az egyetlen a személyzetből, akire pillanatnyilag nincs szükség. Ezért egy külön feladattal bízom meg. Jöjjön le velem, hozasson Joselitóval egy zsámolyt és vele együtt maradjon itt a folyosón. Senki sem léphet be a 2. számú kabinba.

— Miért nem?

— A kabin utasa meghalt. Talán bűntényről van szó. A pincérnek meghagytam, hogy őrizze a bejáratot, de ő boto-

rul eltávozott s távolléte alatt valaki, akinek kulcsa van a kabinhoz, behatolt oda és eltüntetett egy bizonyítékot... Tehát végeredményben a rendőrség... Ah, térjünk rá az ön feladatára. Töltse itt az éjt és bármilyen helyzetben igyekezzék annak ura maradni.

— Jawohl, Herr Kommandant. Tehát tulajdonképpen gyilkosságról van szó?

— Valószínűleg. Menjen és...

— Huber suttogásra fogta szavait. — Ne bízzék se Joselitóban, se Lupitában.

Wilmer bólintott és lement a bárból.

Ebben a pillanatban Stella Rayner és Mertens kifáradva a hosszas tereferében, szintén nekiindult, hogy végre nyugovóra térjen és vidám hangon jóéjt kívántak a parancsnoknak.

Huber a köszöntés viszonzása alatt arra gondolt, hogy csak ezek ketten nem ismerik a repülőgépen lejátszódott tragédiát. Gondolatfűzése azonban tovább haladt...

Miss Rayner és a rózsaszínű gyöngy... Eh! semmi kedvem, de képességem sincs a detektívesk edéshez. Hagyjuk azt meg a rendőrségnek!

A gép orrába ment, kopogott a rádiótávirász ajtaján és belépett a gépvezetői fülkébe:

— Sajnálom, Rust, hogy ma este feláldoztad magad; holott rám esett volna a szolgálat.

— Óh, egyáltalában nem vagyok fáradt. Ilyen gyönyörű időben az önműködő gépvezető mindent maga végez! — felelt a másodpilóta és kedves pillantást vetett arra a jó Askania-pörgettyűs műszerre, amely a repülőgépet a kívánt helyzetben tartotta.

A rádiótávirász bedugta a fejét a kabinba.

— Parancsol valamit, Huber úr?

— Igen. Add le a következő táviratot Sante Cruznak. Írd: »Az egyik utas titokzatos körülmények közt meghalt. Kérek az érkezéskor orvost és rendőrséget. Aláírás: Huber kapitány.«

Breutz és Rust elképedtek.

— Az ördögbe is! Csunya egy história!

— Sohasem esett meg még velem...

— Velem sem még, — fűzte hozzá Huber — Rust, menj most te aludni. Wilmer kabinja üres. Én és Breutz elvezetjük a gépet.

— Hiszen ebben biztos vagyok, abban azonban nem, hogy képes leszek aludni. Nem lehetek semmiben sem hasznára?

— Nem, fáradt vagy és legjobb, ha kipihened magadat.

— Ahogy parancsolja!

A repülés olyan simán folyt tovább, mint eddig.

Santa Cruz hamarosan válaszolt:

»Az öböl közepén szálljatok le és ott várjátok be a rendőrség motorcsónakját.«

Hajnal felé, amikor a csillagok gyöngyfényű ragyogása halványulni kezdett, a repülőgép még ezer és száz kilométerre volt céljától Huber számítása szerint. A rádióiránymérők igazat adtak neki.

— Menjek el Rustért? — kérdé Breutz.

— Nem, hagyd még aludni. Add ide inkább a hőpalackomat, kávé van benne.

— Csináltatok Joselitóval frisset.

— Hagyd csak! Szívesebben iszom ezt, jó erősre főztem...

Breutz kiöntötte a gőzölgő fekete folyadékot a hőpalack tetejét képező bádogpohárba és Hubernak nyujtotta, aki jóízűen ivott és szemmeláthatólag felfrissült.

— No ez fölébreszt... De nézd csak ezeket a foszlányfelhőket... Szelünk van. Kérj csak időjárásjelentést Ponta Delgadaból. S hozd csak ide a levelezőkönyvedet, látni szeretném, miket adtak le nekünk!

Mialatt kissé megemelte a gép orrát, hogy emelkedjék, végiglapozta a térdére fektetett füzetet.

Az elhúnyt nevének megkérdezése... Rendelkezés arra vonatkozólag, hogy az öböl közepén szálljunk le... Nem rossz gondolkodás. Íme, senki sem szállhat ki, mindnyájunkat egyszerre visznek partra. Általános kihallgatás...

Visszaadta a levelezőkönyvet a rádiótávirásznak és még fokozta az emelkedést. Erős oldalszél támadt a repülőgépre és Huber kénytelen volt az oldalkormánnyal helyesbíteni. Jobbnak látta süllyedni, hogy nyugodtabb légréteget találjon. Szeme a magasságmérőre tapadt: 1800, 1600, 1100. Újra vízszintesbe vette a gépóriást. Nem érezte többé a gép oldalra való tolódását.

Az óceán látóhatára tűzben égett: a nap kelőben volt... Az Atlantik hullámai türkizkék színt vettek fel.

Gyönyörű kép volt: az óceán sós vizének és a légtérnek az összeölelkezése. Mind a kettőt imádta. Tengerészként kezdte pályafutását és azután ment át a repülőkhöz. Tapasztalt gépvezető vált belőle és főleg a nagytávolsági repüléseket kedvelte. Eszébe jutott, hogy éppen öt évvel ezelőtt még milyen kockázatos vállalkozás volt ilyen óceánrepülés. És most már menetrendszerű járatok vannak oly biztos és kényelmes repülőgépekkel, hogy az emberek már a legaljasabb ösztöneiknek is helyet adnak rajta. Még az sem tartotta vissza őket a lopástól és a gyilkosságtól, hogy az ég és a tenger közt lebegnek.

Keserű mosoly ült ki a pilóta ajkaira. Óh, bárcsak egyedül repülhetne, fel a magasba, ahová nem érnek fel az emberi indulatok! Ehelyett közönséges útasszállító, mégha 4000 kilométeres útvonalon is és ide-oda kénytelen vinni férfiakat és nőket, gazembereket és hivalkodókat.

Két óra mult el ilyen töprengések közt.

— Breutz, hívd Rustot! És menj, váltsd le Wilmert, azután én is jövök.

Wilmer nemsokára megjelent a gépvezetői fülkében és leült az üres ülésre. Arca kimerültséget árult el, de mosolygott.

— Az utasok kezdenek felkelni. Mindnyáján kívácsiak... Semmi érdekes.

— Végezd a dolgodat, öregem.

Az útvonalellenőrző tiszt fülkéjébe lépett. Rust jött most.

Az utasok gyorsan felcihelődtek, bizonyára egyikük sem aludt a kedve szerint. De a reggelijüket mindannyian türelmetlenül várták és a két kiszolgálónak ugyancsak sok tennivalója akadt.

Mersson titkárnője, Elisa Bollsson most, reggeli közben tájékozódott az eseményekről, mert előző este csupán nagyjából értesült róla.

— Mersson úr nem akart beavatkozni az ügybe — magyarázgatta, — mert itt a repülőgépen csupán egy tisztnek szabad rendelkeznie!

Aki odafigyelt a titkárnő csacsogására, inkább annak a véleményének adott kifejezést, hogy a szenátor azért nem kísérelte meg hatóságnak kijátszani magát más nemzet repülőgépén, mert félt Selbius gúnyjától. Fledauer asszony mindenesetre készséggel mesélte el az általa tudottakat a leánynak és természetesen jól megtoldotta azokat képzelete szüleményeivel...

Elisa okos nő volt. Azonnal kihámozta a valóságot a miszsziósnő szóáradatából és hirtelen gátat vetett annak azáltal, hogy felállott:

— Bocsásson meg, de tájékoznom kell a szenátort! — mondta és elosont.

Huber a másodpilóta gondjaira bízta a repülőgépet és belépett az utasrészbe. Az utasok kérdések özönével árasztották el és Mersson is hozzáfordult dörgő hangján:

— Várni fog bennünket a rendőrség az érkezéskor?

— Igen. Már értesítettem őket. Mindnyájukat kérem, hogy nyugodtan viselkedjenek. A redőrség csupán a kötelességét teljesíti és ez nem jelent semmiféle kellemetlenséget sem a tisztességes egyéneknek.

Stella Rayner zavartnak látszott.

— Bűntény? Mahler?... — ismételgette elképedve és kissé fájdalmasan. Mindenkinek rá tapadt a szeme és egyszerre fáradtnak érezte magát. Le kellett ülnie.

Huber egyszerre visszaemlékezett a rózsaszínű gyöngyre, amelyet Mahler az út első óráiban mutogatott, elsősorban — nem célzás nélkül, de látszólag hatástalanul — Stellának és a többi utasnak. Kétségkívül igen értékes darab volt! Hol van az most? Talán még ott van Mahler ruhájában, vagy talán ez volt a gaztett oka?

Az utasok egyre jobban felhagytak a fecsegéssel.

Az óceán alattuk kezdett benépesedni. Gőzhajók, vitorlások és kis csónakok szántották a hullámok hátát. Kevéssel nyolc óra előtt a nagy sziget is megjelent a láthatáron. A karcsú hatalmas gépmadár siklani kezdett, hangos motorzúgással ért a kókuszpálmáktól övezett öböl fölé, nagy kört írt le a partmenti hajók felett és megcélozta az öböl szabadon hagyott középső részét.

A gép csónakrésze simán rácsúszott a vízfelületre, majd egyre jobban elmerült és habostajtékból kirajzolt nyomot hagyott maga után. Amint kifutása teljesen lefékeződött, Huber újra gázt adott és az öböl közepe felé húzatott.

A rakparttól két motorcsónak vált el és egyenletes puffogással közeledtek az Ezüstkondor felé...

IV. Juan Lamarra eszméje.

Raul Dani felügyelő Portugáliában élő olasz szülők gyermeke volt. Pályájának első éveit Portóban, majd Lisboában töltötte és onnan helyezték az Azori kormányzósághoz. A nagyvárosi lüktető élet után az itteni a nyugalom mentsvárának látszott. Nem kis meglepetés érte tehát, amikor ma, két óra tájban — ilyen szokatlan időben — a város rendőrfőnöke magához kérette.

Leplezetlen kíváncsisággal lépett hát be a rendőrfőnök hivatalába, amely nyüzsgött, mint a megbolygatott méhkas.

— A kapitány már várja önt, — jelentette Herrios őrmester és Dani kopogtatás után azonnal benyitott Juan Lamarra rendőrfőnök szobájába.

— Üljön le, Dani, — szólt Lamarra és öblös szájának másik szögletébe biggyesztette át a szinte karvastagságú szivart. Az a szóbeszéd járta róla, hogy még álmában sem kerül ki szájából.

(Folytatjuk)



Tél a Közforgalmi Repülőtéren

Közel két éve annak, hogy a Közforgalmi Repülőteret valósággal elvágta a fővárostól egy már előre bejelentett viharos hófúvásos idő. Történt ugyanis, hogy mi, mint meteorológusok 1940. évi március hó 15-én reggel erősen viharos hófúvásos időt jósoltunk. Erre fel a reptér vezetősége kiadta a parancsot, hogy az éjjeli szolgálatosak kivételével mindenki fejezze be a munkáját és készüljön haza. De sürgősen, mert a vihar több, mint 100 km/óra sebességgel rohan nyugat felől kelet felé. Sajnos, az emberiség legnagyobb része olyan, hogy soha nem akar hinni a meteorológusnak.

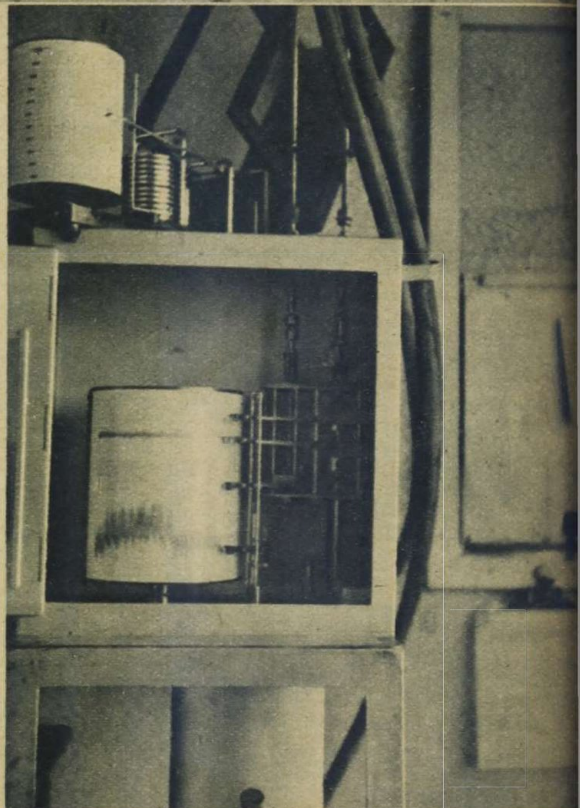
Igy történt ez most is. Addig tanakodtak vitatkoztak, míg csak maguk is meg nem hallották az erős szél üvöltését. Akkor azonban már késő volt, mert a szél olyan erősen fújt és hordta a havat, mint ahogy azt mi előre megjósoltuk.

Süvített, üvöltött a szél. Elérte, sőt meghaladta a 150 km/óra sebességet. Majdnem összetörte az univerzális szélirány- és erősség-regisztráló műszerünket. A havat magasan hordta, szinte semmit sem lehetett látni. Valóságos ítéletidő volt. Minden közlekedési eszközt mekállított és álló helyében betemette finom hóval. De azért mégis megkísérelték az emberek a hazamenést.

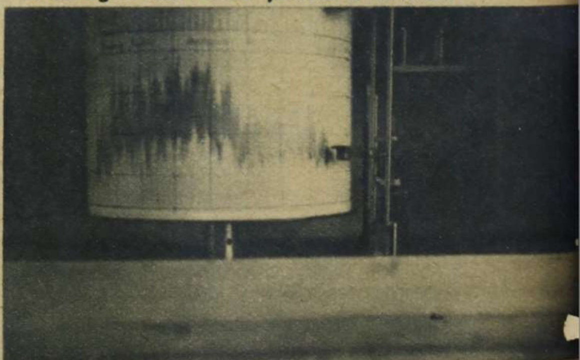
Elsőnek a hernyótalpas katonai gépkocsik indultak, hogy a már hófúvásos úton utat törjenek az utánuk jövő többi gépkocsik részére, bízva, hogy így majd csak bejutnak valahogy a fővárosba. Hiába volt minden kisérlet. A természet győzött. Alig 4—500 métert jutott el az első hernyótalpas gépkocsi és már elfogyott az ereje, leszakadt a hernyótalp. Megállt az egész vonat végig.

A legelső hernyótalpas gépkocsikról az iránymérő állomásra, a »gonióba«, a repülőtér főépületéhez közelebb eső gépkocsikról pedig visszamentek a repülőtérre. Voltak az úton már elakadt idegen magángépkocsik is. Azoknak az utasa is a repülőtérre menekült, félig megfagyva. Ezeket azonnal orvosi segélyben részesítette vezető főorvcsunk.

Ezzel befejeződött a kalandos utazás. Továbbiakig a repteret senki el nem hagyhatta. Mivel, hogy erre senki sem számított, így senki sem hozott magával csak a szokásos egynapi élelmet. A »Payer-műveknél«, a reptéri étteremben szintén akkor volt a legkevesebb élelem. Valóságggal testvériesen kellett elosztani minden élelmet, hogy mindenkinek jusson egy pár falat. Kint kellett aludni; a főépület halljában kaptak a hajótöröttek szállást. Ebben az elszállásolásban is, mint mindenben, a katonaság volt a kisegítő. Igy aztán minden ember védve volt a



A barográf már előre jelezte a hóvihart



A hóvihar látható előjele



Síjárőr — a repülőtéren



Behavazott postakocsi


Hótolás kezdetben

szigorú hidegtől, amit még a központi fűtéssel sem tudtak kellően csökkenteni, mert csodálatosképpen a szén is fogytán volt. Csak annyit tudtak fűteni, hgoy a központi fűtés fáradt vízgőzvezető csövei be ne fagyjanak.

Amint látjuk, elég sok minden jött össze. Másnap aztán délfelé az egyik kisebb csoport elhagyhatta a teret. Délután pedig jött egy 3 személykocsiból álló, hóekével felszerelt mentővonat, amely bevitte a hajótörötteket a kelenföldi vasútállomásra. Onnét már könnyebben elérhette mindenki a lakását, mert a villamosforgalom már megindította a belső vérkeringést. De kifelé, legalább is a repülőtér felé, minden gépjárműforgalom szünetelt. Egyetlen közlekedési eszköz csak a si volt. Önkéntes síjárőrök jártak a legközelebb eső budaörsi faluba. Ők hozták mindenki számára az élelmet. Három napig volt a reptér elzárva a fővárostól. A harmadik nap ugyan már megkezdődött az utak és a rajta levő gépkocsik kiszabadítása. De mivel, a hó néhol elérte a 2—3 m-es vastagságot, csak lassan haladt a munka; éjjel-nappal egymást váltva a csoportok állandóan dolgoztak. Végre 24 órás munkával sikerült az utat szabaddá tenni.

Lassan újból megindult a forgalom. De nem sokáig tartott az öröm, mert egy pár nap mulva ismét jött egy erős nyugati szél és újból befújta az utat a hó. És azóta ez egészen divatossá vált, mert minden évben megismétlődik, csak épp hogy nem olyan veszélyesen, mint az említett évben.

1940-ben a légiforgalmat is erősen akadályozta. Mert az emberek százai is csak hetek multával tudták egy 800×60 méteres felszállósávról eltávolítani a havat. Ma azonban már más a helyzet. Vannak hómaró gépek. Vannak hernyótalpas hómarók is, ezek még 4—5 m-es vastag havat is képesek elfújni. Természetesen nem egyszerre, hanem rétegenként. Napok alatt végzik azt a nagy munkát, amit eddig az emberek százai tudtak csak hetek multával elvégezni.

Ma már szinte nincs komoly repülési akadály a nagy hó miatt.

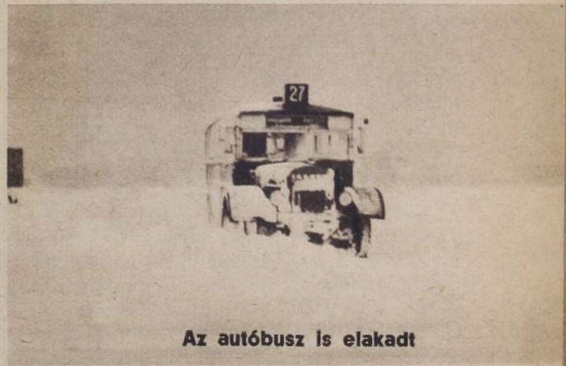
Repülhetünk télen-nyáron egyaránt.

A tanulság ebből az, hogy néha jó a meteorológust is meghallgatni.

Ma már az időjáráskutatás nem néphit, hanem komoly tudomány és a modern háborúban igen fontos a szerepe.

André Lajos rep. őrm.


A mentővonat



Az autóbusz is elakadt

„Emlékmű"





Egy másik „gyászemlék"

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére beküldött — 1943. évi január hóban — érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Gecse község 60, Bátorkeszi község 50, Pilisszántó község 20, Perbenyik község 100, Galambok község 73, Zalakaros község 42, Alsópor község 5, Sajtóskál község 5, Cikolasziget község 10, Ajka község 100, Kerta község 10, Cegléd megyei város 500, Irgeszemcse község 100, Szerep község 100, Vaskút község 25, Sárkeszi község 51, Blámor község 47, Bükkszentlászló község 20, Ormaújfalu község 20, Ormatorony község 25, Zonc község 25, Németbél község 25, Ormaság község 50, Szombathely város 499.57, Rimaszombat város 200, Kondorfa község 15, Nagymágócs község 100, Taktaharkány község 250, Szajol község 100, Rábahídvég község 20, Csátalja község 40, Rábagyarmat község 20, Mihályi község 20, Szerencs község 163, Ond község 50, Rátka község 50, Feldebrő község 20, Cservenka község 100, Hajmáskér község 900, Réthy István, Békéscsaba 200, Soltvadkert község 76.20, Feldoboly község 50, Csipkerét község 20, Tiszadada község 200, Pozsonycsakány község 30, Alsólendva község 100, Bana község 230, Ele község 40, Semjen község 150, Cséke község 50, Sóli Istvánné, Csepel 30, Petróc község 200, Bácsszentiván község 200, Nagypatak község 60, Kisborosnyó község 60, Tápiószentmárton község 200, Örkény község 100, Láca község 100, Ceglédberceli község 50, Nagykőrös város 300, Vecsés község 1500, Virágos község 200, Ujpetre község 113, Kiskassa község 35, Lisznyó község 50, Szászszentgyörgy község 200, Nagybacon község 50 P, Bácsfalva község 50, Szászbongárd község 40, Söréd község 50, Révleányvár község 30, Alsószeli község 150, Komloskó község 10, Tépe község 20, Solop község 50, Tataháza község 50, Háromhuta község 30, Uszod község 20, Sajóhídvég község 50, Bezék község 20, Bodrogfalvi község 20, Ond Béla, Ujpest 5, Tiszakarácsonyfalvai levente csapat 5, Szolnok város 1000, Körjegyzőség, Páka 140, Tótszentmárton község 135, Körjegyzőség, Bánokszentgyörgy 265, Gárdony község 472, Várpalota község 500, Liter község 50, Apc község 20, Kula község 100, Tompa község 100, Tetétlen község 48, Mikóháza község 40, Alsóregmec község 40, Bely község 50, Boly község 5, Nagykovácsi község 20, Deszk község 500, Kisaposzta község 11, Érsekújvár város 500, Köngös község 25, Sepsimagyaros község 20, Csöpötnök község 20, Ricse község 300, Dunapentele község 600, Körjegyzőség, Szentpéterur 15, Hetény község 30, Környe község 45, Kisbodak község 20, Vértessomló község 10, Resznek község 40, Lakszakállas község 20, Szilas község 10, Vértesszöllős község 20, Ordas község 25, Kismarja község 160, Felsőgöd község 50, Villány község 150, Bacs község 100, Bezi község 15, Nyitranagykér község 60, Szőcse község 50, Központi járási főszolgabírói hiv., Mátyásföld község 100, Kajla község 20, Pető György, Karcag 40, Székelytamásfalva község 50, Szentgotthárd község 160, Nagyszöllős község 35, Felsőbatánfalva község 20, Hosszúmező község 40, Hangya Termelő és Értékesítő Szövetkezet 110, Csabdi község 9.83, Bese János, Kassa 10, Nagyborosnyó község 100, Nyírbátor község 4000, Orbaitelep község 50, Szászlekence község 100, M. kir. I. honv. kieg. kirend. bev. közp., Nagykáta 24.80, Abádszalók község 250, Sárszentmihály község 150, Tiszasás község 50, Mezőtúr m. k. város 500, Mesterszállás község 400, Kiskér község 298.80, Balatonkiliti község 50, Díszítő és Sokszorosító Szak. Iparostanonc isk, Bp. 5, Szilágy vm. 1000, Ipolybél község 50, Szekszárd város 1983, Rákospalota város 600, Zalaba község 50, Ipolyszántó község 200, Rágla község 50, Kézdiszentlélek község 200, Herceg József, Litér 4, Takács István 50, Magyarkanizsa község 200, Vermes község 30, Nyőgér község 10, Hímesháza község 400, Püspökmárok község 65, Szűz község 75, Baja város 2000, Kisújszállás város 811, Taktaszada község 20, Budafok város 500, Felsőbudafok község 50, Kisdemeter község 200, Szoff János, Tiszakarácsonyfoka 5, Doroszló község 50, Kolozsvár város 2000, Kaszaper község 50, M. kir. X. közérdekű munkaszolgálat zászlóalj gazdasági hivatala 1060, Kaufmann Jakab Rt., Bp. 300, Szilágyszeg község 10, Felsőmihályfalvai körjegyzőség 15, Forró község 100, Csesznek község 10 pengő.



A hegyen



Beszkárt-raj

A BESzKÁRt-repülők az elmult évben 11.468 felszállással 2230 órát repültek

A II. világháború harmadik esztendeje már a legkeményebb harcok jegyében telt el. A légierő a ma dúló háború egyik legjobban igénybevett fegyverneme. Derekasan kivette részét a légiháborúból a magyar légierő is és a kitűnő pilótáink a magyarok legendás hősiességével küzdöttek a sokszor lényegesen túlerőben lévő ellenséggel. A bolsevizmussal vívott élet-halálharcban az önfeláldozásnak és a bajtársi szellemnek olyan ragyogó példáit láttuk, melyek nagy szövetségeseinknél is örömteljes visszhangra találtak. Európaszerte megismerték azokat a repülőket, akik közül sokat a Beszkárt Sportrepülő Szakosztály engedett első repülőútjára.

Megemlékezés a hősi halottakról

A Beszkárt Sportrepülő Szakosztály most kiadott beszámolója az elmult év munkásságáról és az elért eredményekről ezután a kegyeletes hála hangján emlékezik meg hősi halottairól, akik a becsület mezején életüket adták a Hazáért, azokra pedig, akik győztesen vívták az elkeseredett harcokat, büszkén tekint.

Első a haderőnkívüli repülőkiképzés

A szakosztály legfőbb munkáját az elmult évben is a haderőnkívüli repülőképzés alkotta. Ez a kiképzőmunka a nagy nemzeti célnak megfelelő komolysággal és áldozatkészséggel a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap ferihegyi repülőterén folyt. A szakosztály a haderőnkívüli motoros pilótakiképzésen felül a magyar sportrepülésben elfoglalt helyének megfelelően szépszámú sportrepülőt is kiképzett az elmult évben. A nyári hónapokban kiképzésben részesült öt sportrepülő novemberben kiváló eredménnyel tette le az elsőfokú pilótavizsgát, öt régebben vizsgázott pilótája pedig a másodfokú vizsga letételével elnyerte az utasvitelre jogosító szakszolgálati engedélyt.

Hétköznap kiképzés, ünnepnap vándorrepülés

A kiképzés fáradságos és nehéz munkája a hét minden napján percre beosztott elfoglaltságot kíván a Beszkárt-repülőktől, csupán vasárnap és ünnepnap adódott alkalom pilótáinak gyakorlatbantartása és vándorrepülési készségük fejlesztésére.

Az 1942. év folyamán egyetlen repülőnapot rendeztek az országban, amelyre a Beszkárt-repülők három géppel repültek az újvidéki repülőtérre. A repülőnap a repülés katonai jellegét igyekezett kidomborítani, azonban *Kováts* Sándor műrepülése így is kimagaslóan illeszkedett a műsor keretébe.

Lelkiismeretes műszaki szolgálat

A műszaki szolgálat lelkiismeretes ellátása folytán a repülőgépeken csupán olyan hibák fordultak elő, amelyek a repülés sajátosságának és a gépek elhasználódásának természetes következményei. Géphibából kifolyólag személyi sérülés nem történt.

Kitűnő géppark

Az elmult évben a szakosztály a motoros kiképzést és gyakorlatbantartást a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap tulajdonát képező 5 drb Bücker Jungmann, 2 drb M. 25. Nebuló, 3 drb M. 24. és 1 drb Klemm 32. mintájú géppel, valamint a saját tulajdonát jelentő 1 Bücker Jungmann, 1 Bücker Jungmeister, 1 Csíkó, 1 Klemm 25., 1 Klemm 35. és 1 Arado Ar. 79. mintájú repülőgépen végezte.

Közel 10.000 motoros felszállás

A motoros repülők az év folyamán 9660 felszállással 2029 órát és 26 percet töltöttek a levegőben. A kiképzett növendékek száma a haderő részére 26 fő, a légierőktől vezényelt orvos 1 fő és 5 fő sportrepülő. A gyakorlatban tartottak száma: 2 ujságíró, 1 repülőorvos és 26 sportrepülő. A szakosztály 47.165 liter repülőbenzint, 961 kiló repülőolajat és 360 liter mosóbenzint használt fel.

A Beszkárt-vitorlázók sikeres munkája

Az 1942. évi szokatlanul kemény tél ellenére a Beszkárt motornélküli repülők, nem törődve a nagy hóval és hideggel, már február 1-én megkezdték munkásságukat. Amíg az elmult években a fősúly a műszaki készülés és a növendékek repülőtudásának egy nívóra emelésén nyugodott, addig az 1942. év ebben az ágazatban is komol yeredményeket hozott. Március hónapban elkészült az »M. 22.« típusú nagyteljesítményű vitorlázógép és a motornélküli gépek szállítására szolgáló különleges szállítókocsi. A vitorlázók 16—27-e között motoros vontatásos és teljesítményrepülő táborozást tartttak. Az itt született eredmények országos viszonylatban is számottevők. A kiképzési időszak közepére elkészült a szakosztály második nagyteljesítményű motornélküli gépe, a »Kevély« és a kiképzés gyorsítását szolgáló csőrlőkocsi is.

Az elért teljesítmények

A vitorlázórepülésben résztvevő 112 növendék az 1942. év folyamán 1808 felszállást végzett 201 óra 21 perces idővel. A növendékek 12 »A«-vizsgát, 4 »B«-vizsgát, 11 »C«-vizsgát és 3 »D«-vizsgát tettek, 21 magassági teljesítményrepülést, 11 távolsági teljesítményrepülést és 2 időtartamrepülést végeztek.

Elismerés a vezetőknek és oktatóknak

A legnagyobb elismerés hangján kell szólni azokról, akiknek hozzáértő, lelkes és áldozatos munkássága révén a szakosztály kiváló teljesítményei megszülettek: Alemann *Aladár* sz. o. elnökről, *Kováts* Sándor szakosztályvezetőről, dr. *Szilágyi* András és *Hambalkó* Géza titkárról, *Bezzegh* László, *Pintér* József és *Takács* László motoros oktatókról *Kovách* Aladár motornélküli vezető-oktatóról, *Makai* Lajos és *Molnár* István motornélküli oktatókról, valamint — de nem utolsósorban — *Csatáry* Lajos főszerelőről.

A Beszkárt-repülők a jól végzett munka biztos érzésével tekinthetnek az 1943. évre. Az eddig elért eredmények biztosítékai annak a nagy munkának, amelyre Hazánknak és a magyar sportrepülésnek a mai áldozatos időkben szüksége van.

Országszerte megindul a repülőmodelező leventemunka

A leventeintézmény gondoskodik a repülőmodelező leventeifjúság munkájának támogatásáról

Elhangzott a szózat...

Vitéz nagybányai Horthy István, Magyarország hősi halált halt Kormányzóhelyettese, életével, személyes példaadásával jelölte meg a magyar ifjúság számára azt az utat, amelyet mindenkor követniök kellett a magyar jövő kialakítása érdekében. A magyar leventeifjúság előtt örökké feledhetetlen marad az a március 15-ike, amikor vitéz Horthy István, Magyarország Főméltóságú Kormányzóhelyettese, a Hősök-terén sokezerfőnyi levente előtt országos leventezászlót adományozott a leventeifjúságnak. »Isten nevében és azzal az óhajtással adom át a magyar ifjúságnak ezt a zászlót — mondotta — hogy hordozza ugyanolyan tisztán és ugyanolyan áldozatos lélekkel, mint hordozta annakidején a márciusi ifjúság.« A leventék megfogadták ezt a parancsot s amikor elhangzott a szózat, hogy a magyar ifjúság erőteljesen kapcsolódjon be a magyar repülés szent ügyébe, a leventék országszerte teljesítették hazafias kötelességüket. A leventeifjúság nagy lelkesedéssel vesz részt az újjászülető és mind jobban megerősödő magyar repülés munkájában. Orvosi megállapítás szerint is a magyar ifjúság különösen alkalmas a repülésre nemcsak szervezete, de vállalkozókedve és bátorsága alapján is. A légihaderőben való szolgálatra a vitorlázórepülést és a motoros pilótaképzést, modelező munkával készítik elő. A leventeifjúság már eddig is szép eredményekkel igazolta ezen a téren is munkájának értékét. Az ország minden részében egyre több ifjú foglalkozott repülőmodel készítésével és sikeres versenyeken mutatták be a szebbnél-szebb alkotásaikat. A Levente Hírközpont jelentése szerint a leventeintézmény megalakítja a leventeegyesületek keretében az állandó repülőmodelező szakosztályokat.

Felszerelt műhelyek nyílnak országszerte.

A leventeintézmény gondoskodik megfelelő szakoktató erő kiképzéséről is, ezért rövidesen Budapestre gyűlnek az ország minden részéből azok a leventeoktatók, akik jelentkezésük alapján hivatottak lesznek a központi tanfolyamon szerzett ismereteiket továbbadni az ifjúságnak. Ha a kiképzett oktatók irányításával megalakulnak mindenütt a levente repülőmodelező szakosztályok, megfelelő műhelyek és szerszámok, valamint szükséges anyagok állnak a leventék rendelkezésére.



Budapestre jön a német légierők egészségügyi szolgálatának orvosvezetősége

Február 21-én, vasárnap előkelő német repülővendégek érkeznek Budapestre: a német légierők világszerte elismerten kiváló egészségügyi szolgálatának orvosvezetői. A német vendégek a honvédelmi miniszter meghívására jönnek Magyarországra, Budapesten három előadást tartanak az érdekelt orvosok és tisztek előtt.

A német vendégküldöttség élén jön professzor dr. *Hippke* orvos-vezérezredes, a Luftwaffe egészségügyi szolgálatának *felügyelője*. Kíséretében vannak: *professzor dr. Gohrbandt* orvosezredes, a német légierők *tanácsadó sebésze, dr. professzor Töönnis* orvosezredes, *a tanácsadó agysebész, professzor dr. Kalk* orvosezredes *tanácsadó belgyógyász* és *Schultz* százados, a német légierők egészségügyi osztályának sajtó- és propagandaelőadója.

Hippke orvos-vezérezredes nevéhez fűződik a német légierők mintaszerű és óriási egészségügyi hálózatának *korszerű kiépítése*, Gohrbandt professzor valósította meg a hadisebészeti szervezetet. Legismertebb közöttük *Töönnis* orvosezredes, *a világhírű agysebész*, aki a háború tartamára otthagyta katedráját és a légierők agysérültjeinek sebészeti szolgálatát és ellátását valósította meg. A professzor külön szállítóhálózatot szervezett az agysérültek leggyorsabb szállítására. *Az arcvonaltól Fieseler-Storchok szállítják a központi segélyhelyekig az agysérülteket, ott ellátják őket, azután nagy betegszállító gépek viszik a saját agysebészi központokba*, ahol a szükséges műtéteket elvégzik rajtuk. *Kalk* professzor pedig *Hitler* vezér és kancellár személyi orvosa és *egészségügyi tanácsadója.*

A német repülőorvosok a Tudományegyetem Közegészségtani Intézetében, a tisztikaszinóban és az orvosegyesületben tartanak rendkívüli érdeklődéssel várt előadásokat és végiglátogatják magyarországi tartózkodásuk alatt a magyar légierők egészségügyi szolgálatának legfontosabb intézményeit.

(R—ó).

HA A HEGY NEM MEGY *Mohamedhez...*

— Aki már látott valaha motornélküli repülést, tudja, hogy a kezdők kiképzése siklás keretében történik.

— Ez mind nagyon szép, de ez a körülmény helyhezkötöttséget jelentene. Ha nincsenek magaslati pontok, tehát, hegyek dombok, akkor elméletileg kizárt a siklás is. Hogyan lesz a repülés sík terepen, — hiszen az ország túlnyomó része alföld, s ide esnek legjelentősebb városaink is. Lehetetlen belenyugodni abba, hogy Cegléd, Szolnok, Debrecen, Szeged, Kiskunfélegyháza, Békéscsaba, Szentes, Győr és annyi más nagyobb városunk ifjúsága elessék a repülés örömeitől, vagy körülményesen, költségek árán, időtrabló utazgatással járhasson repülni a hegyvidéki terepekre... Ez nyáron, táborok tartásával még megoldható, de egyszer el kell jutnunk oda is, hogy folyamatos kiképzéssel valóban hasznosítsuk a vitorlázórepülés során nyert tapasztalatokat s az így előképzettek a motoros kiképzésük során felhasználhassák ismereteiket.

— Igazad van, — ide kell eljutnunk. Nézzük csak, mi a helyzet. Magasság kell, mert a síkból indított gép a most kipróbált egyszál és 20 méterre meghosszabbított kötéllel is csak megfelelő enyhe szélben nyer 8—10 méter magasságot. Ebből a magasságból a Zögling legfeljebb 80—100, a Hangwind és a Holei is csak 120—150 méter távolságra siklik, ami időben is legfeljebb 14—15 másodpercet jelent. Ez bizony kevés. Ha erősebb szélben próbálkoznánk, csak haladóbbak repülhetnének s a távolság a nyert magasság ellenére csökkenne.

— Ott vagyunk, ahol a mádi polgártárs... Nekünk nagyobb indulási magasság kell. Ha nincs — meg kell teremtenünk! — Mit szólnál hozzá, ha sárkány módjára próbálkoznánk vele?

— Felvontatással?... Lehetne. De mivel vontassunk?

— Természetesen autóval. Sima úton egy középlóerejű autó biztosan felgyorsul annyira, hogy fel tudna vontatni egy Zöglinget a levegőbe. A Zögling repülési sebessége kb. 40 km. Ha tehát ey autó 50-es sebességgel tudna húzni bennünket, egészen szépen fel lehetne kapaszkodni akár 100 méterre is...

— De remek volna! Várj csak, — milyen hosszú kötél kellene ehhez?

— Mindjárt kiszámítom... Azt hiszem, egy 150—160 méter hosszú kötéllel kellene kezdeni és csak akkor fokozni a kötél hosszát, ha látjuk, hogy megy a dolog. Kezdetnek elég lesz 60—80 méter magasság is.

— Nagyszerű. De milyen kötéllel próbáljuk meg? Van ruhaszárító kötelünk, amit a kerítésre szántunk. Egy köteg 20 méter. Nyolc csomaggal már elég hosszú kötelünk lenne.

— Nem hiszem, hogy kitartaná. A levegőben már kisebb az ellenállás, de az indításhoz nagy erők kellenek. Talán nem sikerül simán indítani, vagy a felgyorsulás nem sikerül simán, a legkisebb rántásra elszakadna a kötél. Ide legalább 10 milliméteres kenderkötél kellene, de előbb ki kell számítanom a súlyát, mert nem lehet a Zöglinget túlságosan megterhelni.

Rotter Lajossal váltott eszmecserénk bizony meglehetősen hangzott. Meg akarjuk teremteni a síkból való repülés lehetőségeit, de pusztán következtetésekre kell mindent felépítenünk. Nincs semmiféle közlemény, nincsenek adatok, amelyek támpontul szolgálhatnának a kísérletekhez. Ami erre vonatkozólag a szaksajtóban eddig megjelent, olyan általánosságokat tartalmazott, amelyekből alig lehet kiokosodni.

Most tovább fűztük találgatásainkat. Rotternek sem tetszik a kenderkötélmegoldás. Százötven méterig még bírható a súlya. De mi lesz, ha nagyobb magasságokra törekszünk és hosszabb kötél válik szükségessé?

— Hopp, megvan! Számítsd ki hamar, mennyi a súlya és szakítási szilárdsága a kormányhuzaloknak? Van vagy 100—150 méter ilyen kötelünk — hátha ez megfelelne...

Lulu szeme felvillant. — Ez jó! A kormánykábel szakítószilárdsága legalább 600 kg. Ennyi elég. Százötven méter drótkötél súlya legfeljebb 5 kiló — a Zögling meg sem érzi. — De mivel vontassuk?

Egy darabig tűnődtünk, aztán eszembe jutott öreg rákosi barátom, Csermely Károly. Ismertem a repülés iránt való olthatatlan szeretetét. A Rákos egykor híres pilótája országoshírű automobilista is. Most is autókereskedelmi vállalata van. Nincs kétségem aziránt, hogy egyetlen hívásra boldog örömmel áll rendelkezésünkre. Csak az ifjúságra kell hivatkoznunk s bizton számíthatunk lelkes közreműködésére.

De még mielőtt bármit mondhattam volna, Lulu akkorát csapott vállamra, hogy egész tenyerét megéreztem:

— Megvan!

Végigtapogattam vállamat, csakugyan megvan-e? Mert ahová Lulu keze lesujt, ott fű nem terem többé. Tudni kell ugyanis, hogy ennek a különleges embernek, különleges végtagjai is vannak. Már tudniillik méretek tekintetében. Róla beszélik, hogy egyik télen, míg a keleti pályaudvar csarnokában várakozva, egymásba kulcsolt kesztyűs kézzel sétált, egy elárvult gyerek megszólította:

— Bácsi kérem, szabad a kis kuffert vinnem.

Szegény gyerek idejében szelelt el, mielőtt a »kis kuffer« az ő vállait érintette volna...

— Megvan — ujjongott Lajos barátom. Fel foglak húzni a motorommal!

— A motoroddal? Gondolod, hogy el tudsz indulni vele? Tudtommal motorkerékpárral még senkinek sem sikerült vontatást végeznie.

— Akkor nekem fog sikerülni először — vágta rá gondolkodás nélkül. — Mindjárt meg is csináljuk!

Könnyű északnyugati szél fújt s ingujjra vetközve álltunk a gödöllői lankákon. Beláttuk az egész terepet. Rotter 500 cm³-es belga F. N. motorkerékpárja a terep alján, egy fának döntve várakozott. Lesiettünk. Lulu bakra állította a motort, aztán egy kis szemlét tartottunk.

— A kötél egyik végét ide a csomagtartóra kötözöm, a másik végére nagyobb karikát kötünk s az jön a Zögling orrkampójába. Lehet, hogy nem tudnék kellően felgyorsulni, azért a Zöglinget az indulásnál meg kellene tolni.

Hirtelen új ötletem támadt.

— Lulu, nézd csak a lejtőt!... Teljesen síma. Én felállok a Zöglinggel a gerinc aljára, te pedig a lejtőbe állsz oda, ahol még erős esése van, de teljesen síma. Lefelé bizonyára jobban gyorsulsz fel, mire pedig az egyenesbe kerülsz, én már fenn vagyok a géppel s akkor már csak a levegőben kell vontatnod.

Végigjártuk a kérdéses terepszakaszt. Jónak ígérkezett. Néhány rózsabokor és szerbtüskegally s egy kisebb terephullám mutatkozott csak akadálynak. Pillanatok alatt ott voltak a fiúk. Tövető kapával, lapáttal láttak munkához. Negyedóra mulva egyikük már jelentette:

— Minden rendben, főoktató úr!

Most, hogy a terv kezdett megvalósulni, magával ragadott a kísérlet izgalma. De velünk izgult az egész nővendéksereg. Vontatás síkból a magasba... Ez valami egészen újszerűen hat s végsőkig csigázza a kíváncsiságot.

Míg kifektetjük a kötelet, végiggondolom a lehetőségeket. — Mi lesz, ha Rotter nem tud tovább futni s hirtelen le kell állnia? Egyikünknek sincsen kioldója, tehát én is csak akkor szabadulhatok a kötéltől, ha Rotter leáll. — De mi történik, ha felbukik vagy én rántom a földre? Megtörténhet, hogy a ferde lejtőről magam is csak ferdén válhatok el s oldalra húzom a motort... Azt már látom, hogy nekem pontosan az ő vontatási vonalán kell maradnom s ha kellő magasságot értem el, minden egyébre való tekintet nélkül előre kell nyomnom a kormányt, hogy a karika lehullását elősegítsem.

Aggályaimat közöltem Lajossal s így minden eshetőséget megvitattunk. Mire a vontatmány készen állott, már teljes bizalommal néztem az elkövetkezendők elé.

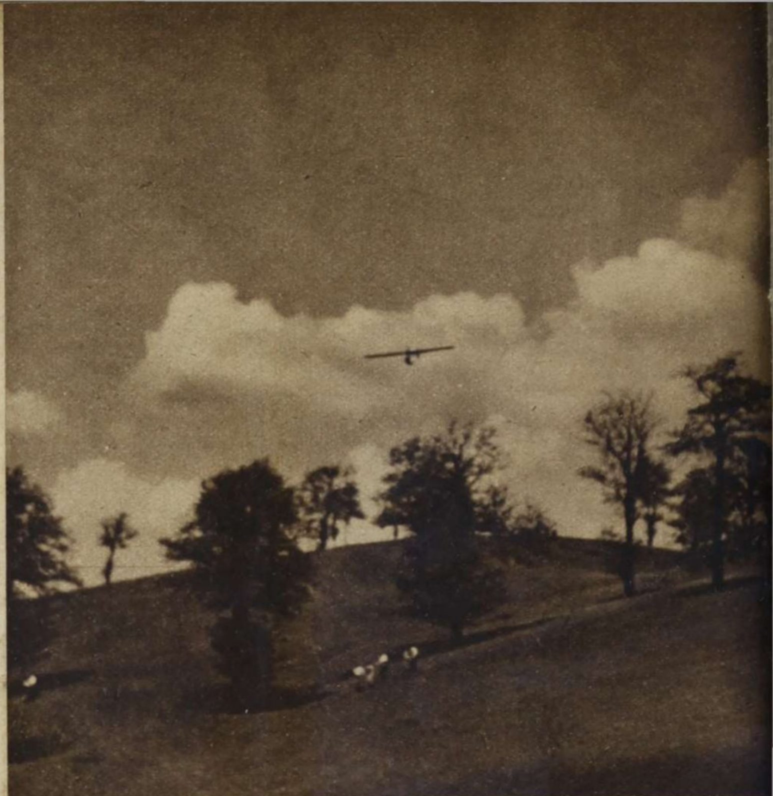
A szárnyhoz erős legény kellett. A fiúkat is megbíztam, hogy készen álljanak minden eshetőségre. Rotter begyujtotta motorját s kicsit bemelegítette.

A zászló leint — Rotter indul. Nem is kell tolni, a Zögling meglepő könnyen indul. A szárnyvéget már el is kell engedni, mert a gép erősen felgyorsult.

Tekintetemmel a nagy füsttel szaladó FN-t kísérem. Pontosan nyomában siklom. A szárny mindjobban hord, a szántalp súrlódása megszűnik — fenn vagyok.



Lulu meghajszolja a FN-t



Sikerült.

No, most emelkedni kell... de menynyit, milyen szög alatt? Nem húzom a gépet, hagyom magától emelkedni. Gyorsan kapaszkodik felfelé. Rottert valósággal füstbe burkolja motorja, első sebességgel hajszolja, ide felhallom sivító bömbölését. A kötélen kis lengések keletkeznek — ahá, úgylátszik, mégsem egészen sima a talaj s a motorkerékpár nagy bakugrásokkal fut lefelé...

Már az egyenesben van, de én is 70—80 méter magasan. Kötelem körülbelül 60 fok alatt áll, most kellene megszüntetni a vontatást. S mintha csak meghallotta volna odalenn sóhajomat, Lulu hirtelen fékez s megáll.

Közeledem a motorkerékpár fölé, s vontatom kötelemet. Már az villan át agyamon, hogy előrenyujtom lábamat s cipőm orrával lököm le a horogba akasztott kötelet, mikor halk kattanással leválik és sietve hull az alant állók közé.

Sikerült Rotter integet felfelé, a fiúk sapkáikat hajigálják és kórusban ordítanak. Ott úszom a lejtő felett, kétszerakkora magasságban, mint amennyit eddig a legsikerültebb magasstarttal érhettem el s valami hallatlan öröm ül a lelkemre. Két nagy kört írok le, aztán odasiklom az FN mellé s pontosan Rotter előtt állok meg.

Jaj, a csontjaim!... Hát ezt érdemlem meg, amiért kísérleti nyúlnak adtam magamat? Rotter úgy megropogtat, hogy egészen fellélekzem, mire szabadulhatok tőle. De boldogság sugárzik a fiúk arcán is, az egész tábor ujjong. Mind részesei voltak a felemelkedés örömének. Átérzik a pillanat jelentőségét, tudják, hogy új repülési mód nyilt meg számukra.

Megindul a találgatások, feltevések özöne. Mindenkinek van új ötlete, elképzelése. Szabadon csapong a fantázia s százféle formában latolgatják a lehetőségeket. Lesz most már B-vizsga, — mintha legalább is a Hármashatárhegy kislejtője volna alattuk...

Az öregfiúk tovább fűzik a találgatásokat. A vontatás autóval, most már természetesen könnyen fog menni. Nagyszerű előgyakorlat lesz a repülőgépvontatáshoz. Talán sikerül nagyobb magasságokat is elérni, ahonnan akár öt percet is ki lehet repülni. Meglesz a C-vizsga! Nem kell majd a hegyekre járni és lesni a ritkán adódó alkalmat.

Mindenki boldog, de leginkább mi ketten. Kitűnt, hogy Lulu akkorákat vetődött száguldásában, mint egy bakkecske s kis híja volt, hogy a kötél húzására ingataggá vált kerékpárral fel nem bukott. A kísérlet azonban sikerült s új utat nyitottunk a lehetőségek felé.

A hegy nem jött Mohamedhez, hát Mohamed ment a hegyhez. Hegyet varázsoltunk a síkságok fölé.

S ezzel a síkvidéki repülés megszületett.

Vitéz Hefty



Vöröskeresztes és futárgépeink készenlétben



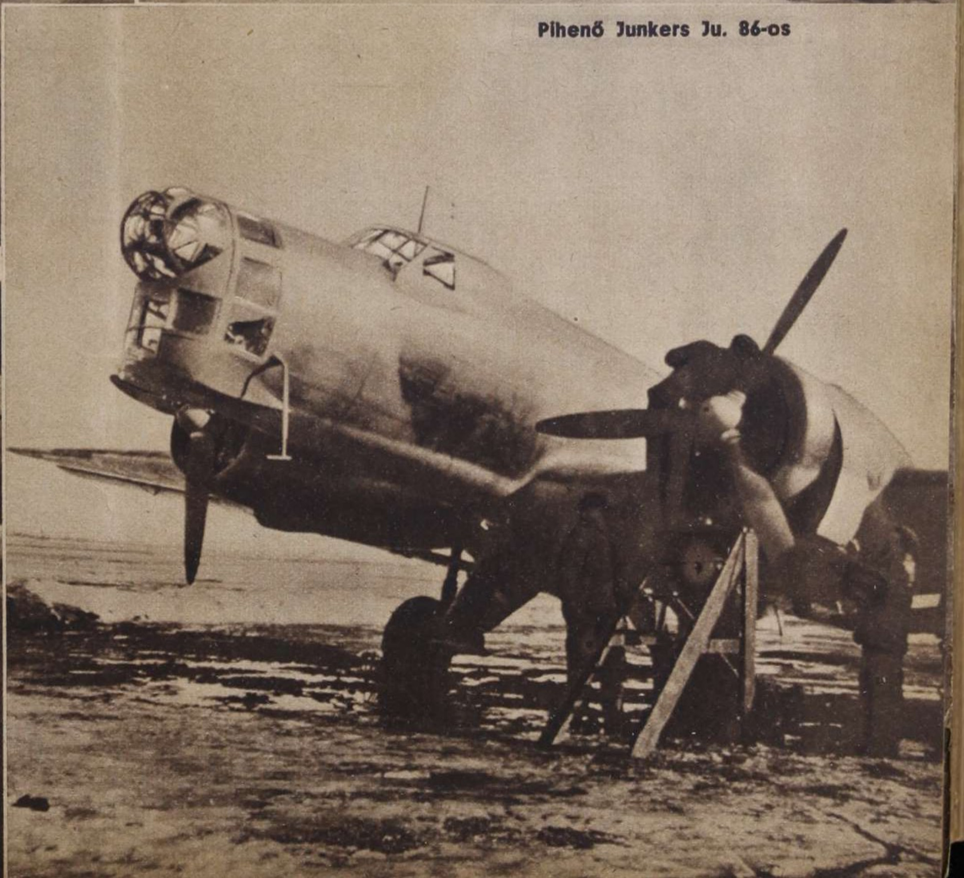
A Bücker „hócipője"



A Vöröskereszt gépe (Ju. 52.)



A Bücker farokcsúszója is sítalppá alakult



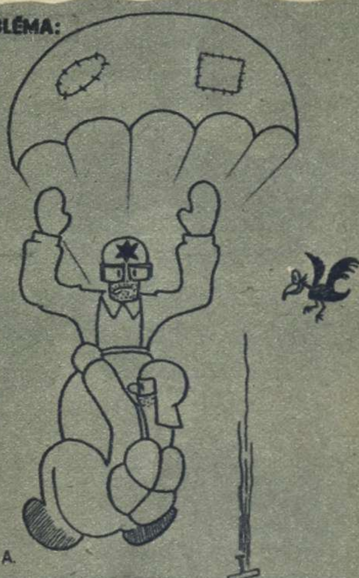
Pihenő Junkers Ju. 86-os

REPÜLŐ HUMOR



Melyiket szeressem?

NAGY PROBLÉMA:



Elvtárs, te is tartsd fel a kezed, mert a magyar állások fölé esünk!

HORVÁTH A.

— Láthatod, hogy rólam mintázták a századjelvényt!



Ejtőernyős probléma: Ugorjam? Ne ugorjam?

HORVÁTH A.

Kollégák

Tudósítónk jelentése szerint légierőnk lövészei korszerűsítik a szovjet elavult repülőgéptípusait. Néhány sikerült példány:



A KÉNYES



Megjelent a kassai m. kir. repülő akadémia pályázati hirdetménye

Az 1943/44. tanévre megjelent a kassai M. kir. Horthy Miklós Honvéd Repülőadakémia pályázati hirdetménye, amely a m. kir. honvédség hivatásos repülőtisztjének törekvő ifjak felvételének feltételeit tartalmazza. Az első és második évfolyam szolgálatát a légierők csapatalakulatainál tölti, a karpaszományos szolgálattal azonos módon.

Felvételre azok kerülhetnek, akik az 1943. évben haderőnkívüli repülő előképzésben megfelelnek. Államköltséges és alapítványi helyek is kerülnek betöltésre.

A felvételi tájékoztatót, a pályázati hirdetményt a kassai repülőakadémia parancsnokságától kell kérni és oda 1943 április 1-ig kell a kérvényt, a mellékletekkel elküldeni. A szolgálatot a felvett növendékeknek a haderőnkívüli kiképzés befejeztével, 1943 október 1-én kell megkezdeni.

Felvétel a kőszegi m. kir. Hunyadi Mátyás és a nagykárolyi gróf Károlyi István honvéd fiú nevelőintézetbe

A kőszegi és a nagykárolyi honvédtiszti fiúnevelőintézet I—IV. évfolyamának megüresedő államköltséges helyeire a m. kir. honvédelmi minisztérium pályázatot hirdet. A pályázati hirdetményt a részletes felvételi tájékoztatóval és feltételekkel együtt az intézetek parancsnokságától kell kérni.

Hasonlóképpen megjelent *a soproni m. kir. Zrinyi Ilona honvédtiszti leánynevelőintézet* felvételi hirdetménye, amelyet szintén az intézet parancsnokságától lehet kérni.

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

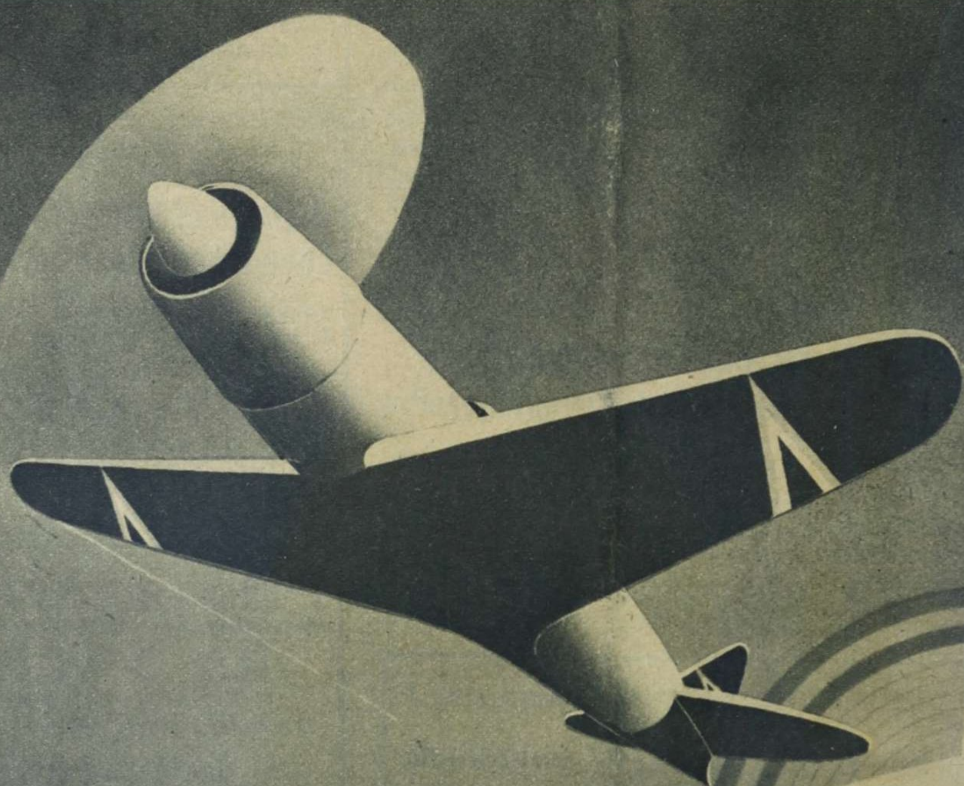
MAGYAR SZÁRNYAK

megjelenik havonta kétszer *minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.*

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

43[illegible] — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.

repülő-üzemanyag





magyar aerobenzin r.t.

Budapest, V, József Nádor-tér 7, tel. 387-137. Közforgalmi repülőtér, tel. 256-708